LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

10 Mai 1902. — N° 191.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché P. Doyé.) M. Vanderbilt. (Plaque Lumière.)

UN MILLIARDAIRE RECORDMAN

M. W.-K. Vanderbilt, dont le nom est inscrit depuis la semaine dernière sur la liste des recordmen de l'automobile, est un de ces richissimes américains dont la fortune se chiffre par milliards... de dollars. Il mène en maître chauffeur sa 40 chevaux, avec laquelle il vient de couvrir le kilomètre en 32 s. 4/5, soit une vitesse de 111 kil. 111 à l'heure.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

Voir dans notre prochain numéro :

Comment on prépare une course d'automobiles,
par Georges Prade.

La rentrée de Major Taylor,
par Marcel Viollette.

Les débuts de Lawson,
par André Foucault.

Le prix Daru,
par Franc-Picard.

etc., etc.

♣

Quoique ce journal tienne à rester à l'écart de toute préoccupation politique, il ne nous est pas possible de passer sous silence le succès qu'a remporté, aux élections du 27 avril, le marquis de Dion, élu député de la Loire-Inférieure par plus de 21 000 voix.

En dehors de toute question de parti, l'automobile aura, enfin, au Parlement, un défenseur qualifié pour parler en son nom et les justes revendications des chauffeurs trouveront dans le nouvel élu de Nantes le porte-parole le plus autorisé, le plus chaleureux et le plus dévoué.

De même que nous applaudissons à cette victoire des chauffeurs sur le terrain politique, de même nous sommes heureux de nous associer à la manifestation tout amicale par laquelle on fêtait, l'autre soir, les succès sportifs et la vie toute d'activité et de labeur d'un autre travailleur de l'industrie automobile, M. Darracq.

Réunis en un dîner, ses plus directs concurrents, en même temps que ses admirateurs et ses amis avaient saisi l'occasion de ses récentes victoires de Nice pour témoigner leur sympathie à l'actif constructeur de Suresnes.

Nous joignons nos félicitations aux leurs.

P. L.

♣

Avec

Marseille-Paris

va commencer la série des grandes épreuves sur route.

Pour chacune de ces grandes épreuves, la *Vie au Grand Air* organise un

Concours de Photographies.

Pourront prendre part à ce concours toutes les épreuves se rapportant à la course et d'un format 9/12 au minimum. Toutefois les photographies prises en cours de route seront préférées.

Toute photographie insérée sera payée

Dix Francs

à son auteur.

Les épreuves, non collées, devront nous parvenir le

MERCREDI 21 MAI

à six heures du soir, dernier délai. Elles devront être adressées à MM. Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, avec la mention

Marseille-Paris.

♣

Toutes les femmes élégantes lisent

Femina

la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

LES ÉDITEURS.

Une Tournée d'Inspection en Automobile

La tournée d'inspection des forts des environs de Paris par les généraux de la place a été faite cette année en automobile. C'est une affirmation nouvelle des espérances fondées par l'administration militaire sur la nouvelle locomotion qu'elle fait sienne de plus en plus, en la soumettant journellement à des expériences plus nombreuses et plus concluantes. En ayant accepté le principe sans parti pris, elle en recherche avec sagesse toutes les applications possibles, et nous nous devrons de ne jamais laisser passer une de ces expériences, qui prélude à une révolution complète des moyens de transport dans l'armée, sans en tenir nos lecteurs au courant.

♣ ♣ ♣

Des généraux en automobile ! Mais c'est une révolution, diront quelques-uns. Non. Une évolution simplement et qui se poursuit avec une sagesse et une prudence qu'on ne saurait trop admirer. Nous devons rendre cette justice à l'autorité militaire, que, dès que la question automobile a été résolu pratiquement, elle cherché de suite à utiliser ce moyen rapide de locomotion. Les lecteurs de ce magazine savent quelle place fut accordée aux voitures sans chevaux aux dernières grandes manœuvres et comment, l'exemple venant de haut, on y vit le généralissime Brugère parcourant les lignes en auto.

Déjà, on avait remarqué qu'en y montant, et lorsqu'il saluait de la main, son état-major, il avait l'allure et la souplesse d'un chauffeur de vieille date.

Cette fois-ci il n'était pas seul. Dans sa tournée d'inspection annuelle, faite dans tous les forts des environs de Paris, il était accompagné des généraux Faure-Biguet, gouverneur général de Paris, Frater, Deloye, Niox, Playotte et Carette.

Gal Brugère. Gal Faure-Biguet, Gouverneur de Paris. M. Level. Mis de Rougemont. M. Senelcher.
Ce Levêque. Ce Genty.

Les voitures réquisitionnées pour le service de l'État-major, dans la cour des Invalides.

Cinq voitures appartenant à des particuliers avaient été mises cette année à la disposition de l'état-major.

Gal Niox Ce Lucotte.

La voiture du général Niox, chef du service géographique de l'armée, conduite par le Mis de Rougemont, sortant de l'Hôtel des Invalides.

Une 16 chevaux Mors, conduite par le capitaine Levêque et portant le généralissime Brugère et le gouverneur de Paris, le général Faure-Biguet ;

Une Serpollet à vapeur conduite par le capitaine Gentil ;

Trois Panhard-Levassor de 12 chevaux conduites par des réservistes bien connus dans le monde automobile, MM. de Rougemont, Level et Schelcher.

Dans ces dernières voitures, des places avaient été retenues pour les généraux Frater, Deloye, etc., etc.

Enfin, un omnibus de 8 chevaux Panhard, appartenant en propre à la direction de l'artillerie.

Il est à remarquer que ces voitures avaient été, en principe du moins, réquisitionnées, j'entends que les possesseurs d'autos sont soumis maintenant à la loi commune de tout possesseur de véhicule et susceptibles de voir réquisitionner leurs voitures. Dans la pratique, et, comme cette fois-ci était encore un essai, on s'était arrangé de manière à réunir au dernier moment sous les armes cinq possesseurs de voitures de force sensiblement égale qui pussent accomplir ce curieux parcours dans les mêmes conditions de temps.

Et c'est ainsi que les 21, 23, 25, 28 et 30 avril, on vit tous les jours une véritable caravane militaire automobile quitter la cour de l'hôtel des Invalides pour aller explorer un coin des environs de Paris.

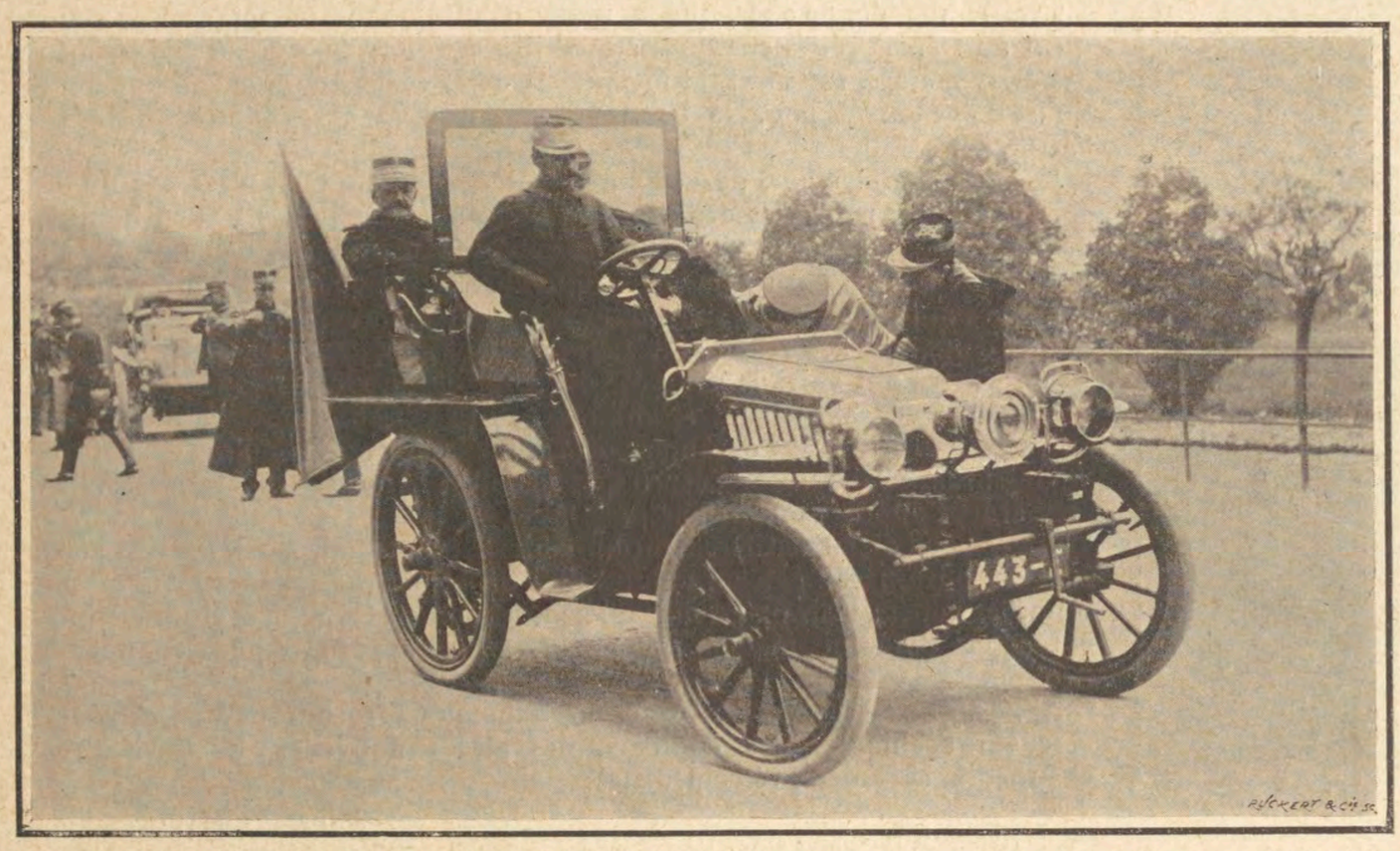
Oh ! ce n'était pas une caravane banale ! et les Parisiens furent un peu étonnés de voir des lunettes de chauffeurs sous des képis brodés de lierre ; et comme nous suivions derrière, je saisissais à droite et à gauche quantité d'exclamations variées. Devant les casernes, aux abords des monuments publics, les sentinelles regardaient ahuries, présentant les armes en hâte. Mais allez donc exécuter correctement le même mouvement, cinq fois de suite en quelques secondes... Rageur, le garde qui veillait devant la caserne des Minimes préféra rentrer que de violer la théorie.

Gal Niox. | Ce Lucotte. | Gal Faure-Biguet. | Mis de Rougemont. | M. Schelcher. | M. Crin.
Ce d'ordonnance Margot.

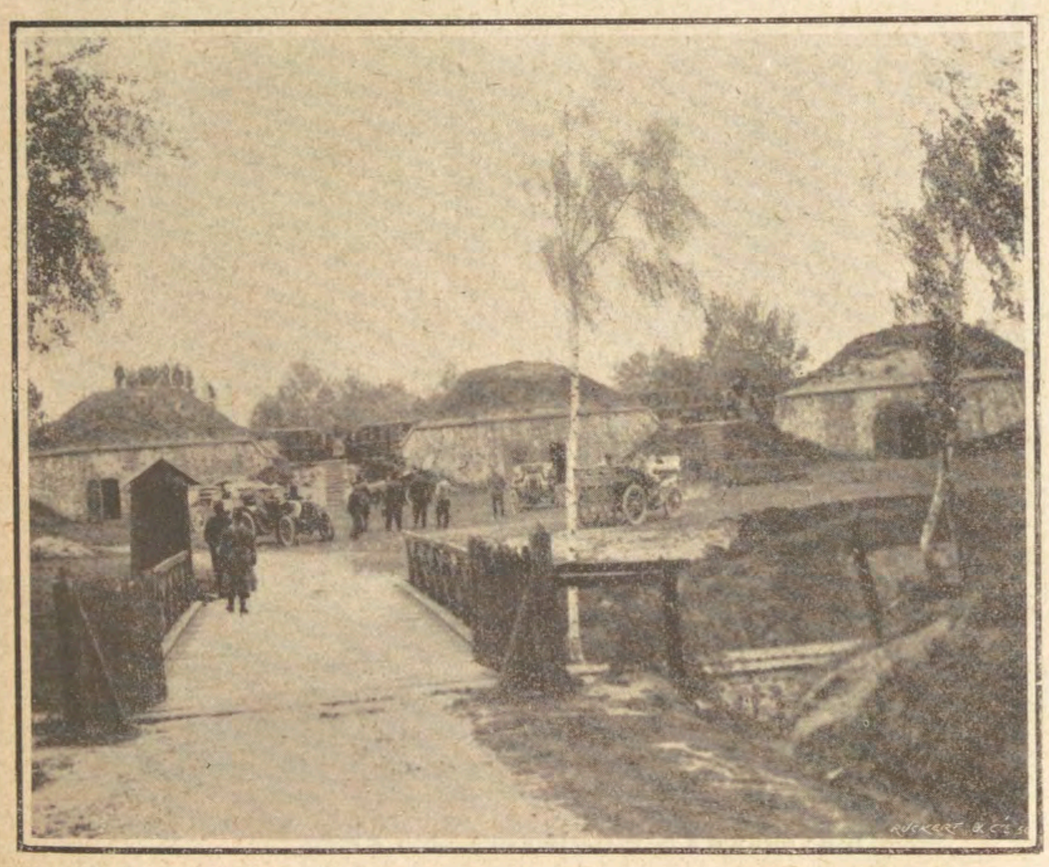
Un groupe dans la cour de l'Hôtel.

Et dans le bois de Boulogne, sous la verdeur des arbres, où les autos filaient à 40 à l'heure au mépris de tous les règlements, les agents cyclistes, qui, presque dissimulés, guettaient le chauffeur en délit, s'avançaient bien en vue tout au bord de la route, rectifiaient la position, et la bécane derrière le dos saluaient militairement. Ahuris un peu, mais résignés sans doute, et craignant l'inobservance du respect hiérarchique à ce point qu'ils nous saluèrent, nous aussi, qui n'étions que des civils — première et dernière fois de notre existence sans doute. Et quelle douceur c'était de pouvoir le soir, entre cinq et six, traverser à toute allure l'avenue des Acacias, les Champs-Élysées, et la rue de Rivoli encombrés de voitures, sans craindre la fâcheuse contravention.

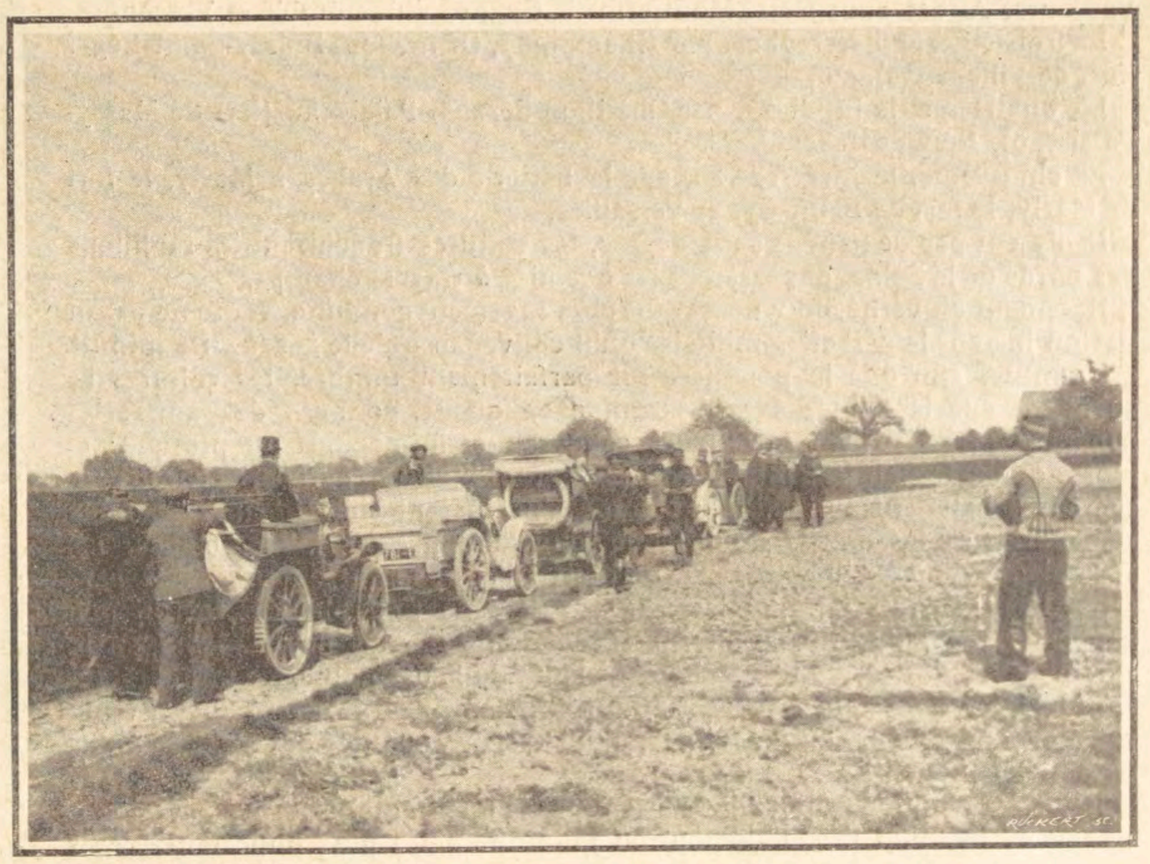
La visite de tous les forts dura cinq jours, à raison d'environ 80 kilomètres par jour, c'est-à-dire qu'elle fut environ deux fois plus rapide que les précédentes, du temps où les courses, faites par le chemin de fer, à cheval, où dans ces breaks d'artillerie à panneaux de cuir, que tous connaissent bien, occasionnaient des pertes de temps considérables provenant des changements continuels des moyens de locomotion. Il n'y eut rien de semblable. Les capitaines Lucotte et Genty, dont il convient de détacher ici les noms comme ceux des plus dévoués à la cause de l'automobile militaire, avaient préparé en commun les itinéraires : l'un, le capitaine Lucotte, attaché au ministère, s'occupant surtout de l'organisation



Gal Brugère. | Ce Levêque.
La voiture du généralissime.



Dans la batterie de Marly.



Une halte en pleine campagne.

Le capitaine Genty, chargé de la partie technique de l'expérience.

des tournées sur la carte et distribuant aux conducteurs avant le départ, l'itinéraire de la journée ; l'autre, le capitaine Genty, technicien de premier ordre, s'attachant uniquement aux questions mécaniques de résistance, d'endurance, de vitesse et de consommation. C'est à lui que les propriétaires des voitures rendaient compte des quantités de liquide carburant dépensé, c'est lui qui jugeait de l'indemnité à accorder aux propriétaires des voitures réquisitionnées, pour frais de route, d'usure et d'amortissement. Je note en passant qu'il a été désigné officiellement par le ministre de la guerre pour suivre le circuit du Nord.

La première tournée fut effectuée le lundi 21, sur le *secteur du nord*, par Saint-Denis, les forts de Stains, Écouen, Montmorency, Montlignon, Cormeilles, Argenteuil.

La seconde, le mercredi 23, sur le *secteur de l'est*, par Saint-Mandé, Nogent-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne, Chelles, le Pin, Courtry,

A l'arrivée :
Les conducteurs déclarent leur consommation d'essence au capitaine Genty.

Vaujours, Aubry-sous-Bois, Montfermeil, Gagny, Villemomble et Vincennes.

La troisième, le mercredi 25, par Champigny, Ormesson, Boissy-Saint-Léger (fort de Villeneuve).

La quatrième, le lundi 28, par Châtillon-Sérans, Palaiseau (fort de Massy-Palaiseau), Jouy-en-Josas, Versailles.

La cinquième, le mercredi 30, par la batterie des Arches à Marly, le fort de Marly, le fort de Saint-Cyr et Versailles.

Il n'y eut pas de panne; sans accroc, les voitures franchirent les raidillons des bords de la Seine, et passèrent les chemins à travers champs.

Rarement en vérité, on vit caravane plus sagement conduite, et qui ne perdit pas un instant le caractère militaire qu'il convenait qu'elle gardât. De minute en minute, afin que la poussière fût parfaitement tombée, les voitures se suivaient sur la route, avec le camion en queue, pour cas de panne; les généraux arrivaient au fort, leurs caoutchoucs immaculés ou presque; et alors qu'ils franchissaient les voutes à toute allure parfois, clairons et tambours battaient aux champs comme s'ils fussent simplement descendus de cheval et les officiers, en tenue d'ordonnance et gants blancs, les recevaient comme à l'habitude. D'un bout à l'autre ce fut d'une dignité parfaite. Les généraux supportèrent la vitesse sans s'en plaindre, et on m'a rapporté que leur impression fut excellente. Les plus neufs même en la matière avaient accepté très facilement l'idée de l'automobilisme militaire, et, durant les diverses phases de cette tournée, ils ne manifestèrent aucun étonnement, convaincus, ou à peu près, qu'ils étaient d'avance des services qu'ils en pouvaient attendre.

Nous avons donc maintenant, faisant partie intégrante de l'armée, une compagnie cycliste qui prend de jour en jour une place plus importante, non comme corps d'information ou de soutien, mais comme troupe de combat. Nous avons un corps d'aérostiers militaires auquel nous devons, ne l'oublions pas, au milieu des inventions nouvelles, les premières tentatives de direction des ballons et qui nous réserve encore peut-être d'autres surprises dans cet ordre d'idées, — le silence le plus absolu régnant autour du parc aérostatique de Meudon. — On sait d'ailleurs les services rendus par les ballons captifs aux dernières grandes manœuvres. — Nous pouvons espérer maintenant voir l'automobilisme prendre lui aussi une large place dans l'armée. Il est vraisemblable, en effet, que la traction automobile ne servira pas seulement au transport des convois, au service des nouvelles ou au déplacement des états-majors, rôles qui lui incombent déjà, mais qu'on la verra peut-être utilisée également pour le transport des troupes et peut-être utilisée par l'artillerie.

Le général Deloye (à gauche) et le général Fraker (à droite), au cours de l'inspection.

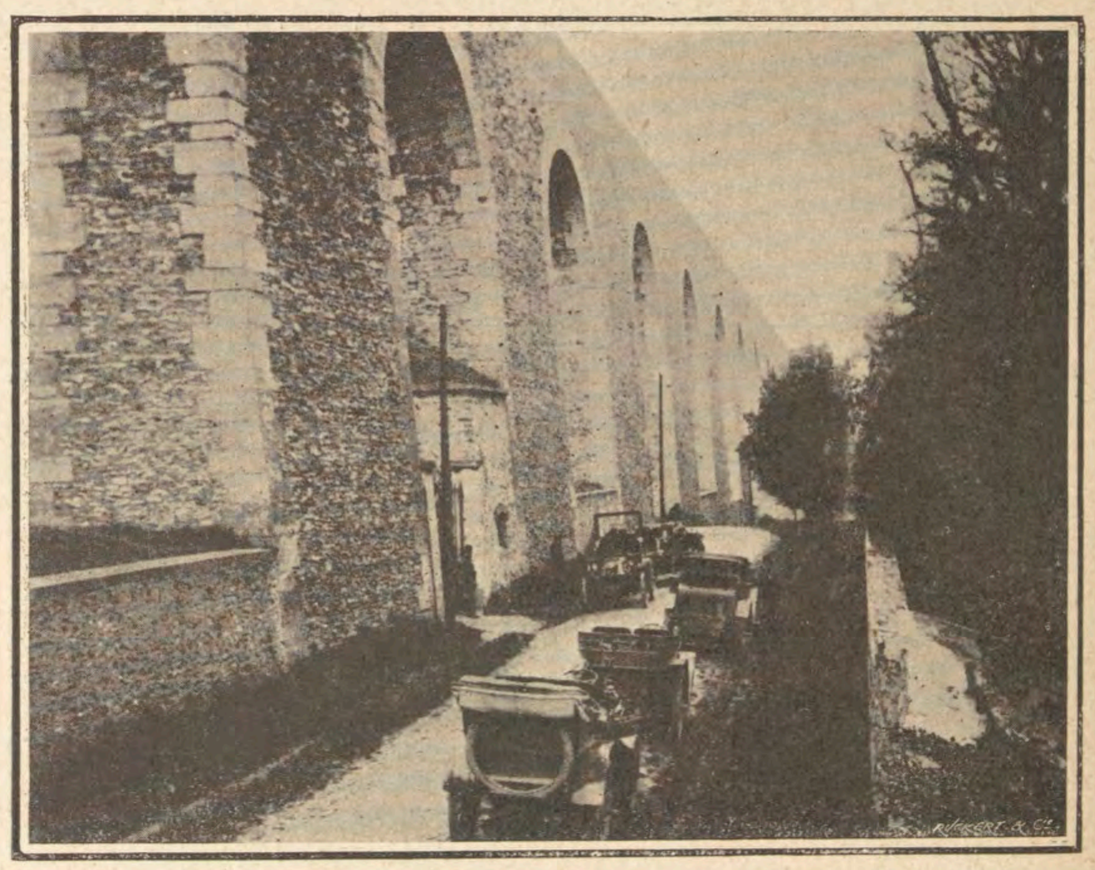
Je veux simplement, de ces constatations, retenir qu'il n'est pas un des sports, et je ne parle pas des sports athlétiques actuellement si en honneur dans les corps de troupe, mais un des sports industriels et touchant plus à la mécanique physique qu'à la mécanique physiologique, qui n'ait été bien accueilli par l'armée, sitôt son utilité possible reconnue, et je ne peux m'empêcher d'admirer la sérénité avec laquelle les vieux généraux qui ont connu les diligences ont suivi la poussée des tout jeunes officiers élevés suivant d'autres méthodes, qui plus scientifiques, plus curieux aussi peut-être, parce qu'en leur en montrant davantage on avait laissé plus d'inconnu devant eux, ouvraient immédiatement l'esprit aux inventions nouvelles, et les servaient avec ardeur auprès de leurs chefs.

Voyez-vous disait dernièrement un amiral devant moi, jadis, un bon marin était surtout un bon gabier; aujourd'hui on a presque rasé les mâts et supprimé les voiles; mais on est mécanicien, canonnier, torpilleur, électricien etc., et tous ces différents métiers nous avons du les apprendre pour commander en chef.

Ainsi en sera-t-il dans l'armée et nos généraux apprendront à faire manœuvrer sur l'échiquier des combats, des pièces nouvelles : ils deviendront chauffeurs, aérostiers, vélocipédistes.

ANDRÉ FOUCAULT.

(Clichés P. Doyé.)



Les voitures à la batterie des Arches, à Marly.

Un Milliardaire recordman

Dans notre dernier numéro, nous présentions à nos lecteurs un milliardaire mécanicien. Aujourd'hui nous pouvons leur montrer un milliardaire recordman.

Tous les milliardaires ne se matchent pas uniquement à coup de millions de dollars !

Laissant M. Schwab truster les fabriques d'acier, et M. Pierpont Morgan syndiquer tous les paquebots du monde, MM. Vanderbilt et Henri de Rothschild, qui pourraient pourtant faire concurrence à ces rois de la finance, avaient décidé de se matcher en automobile.

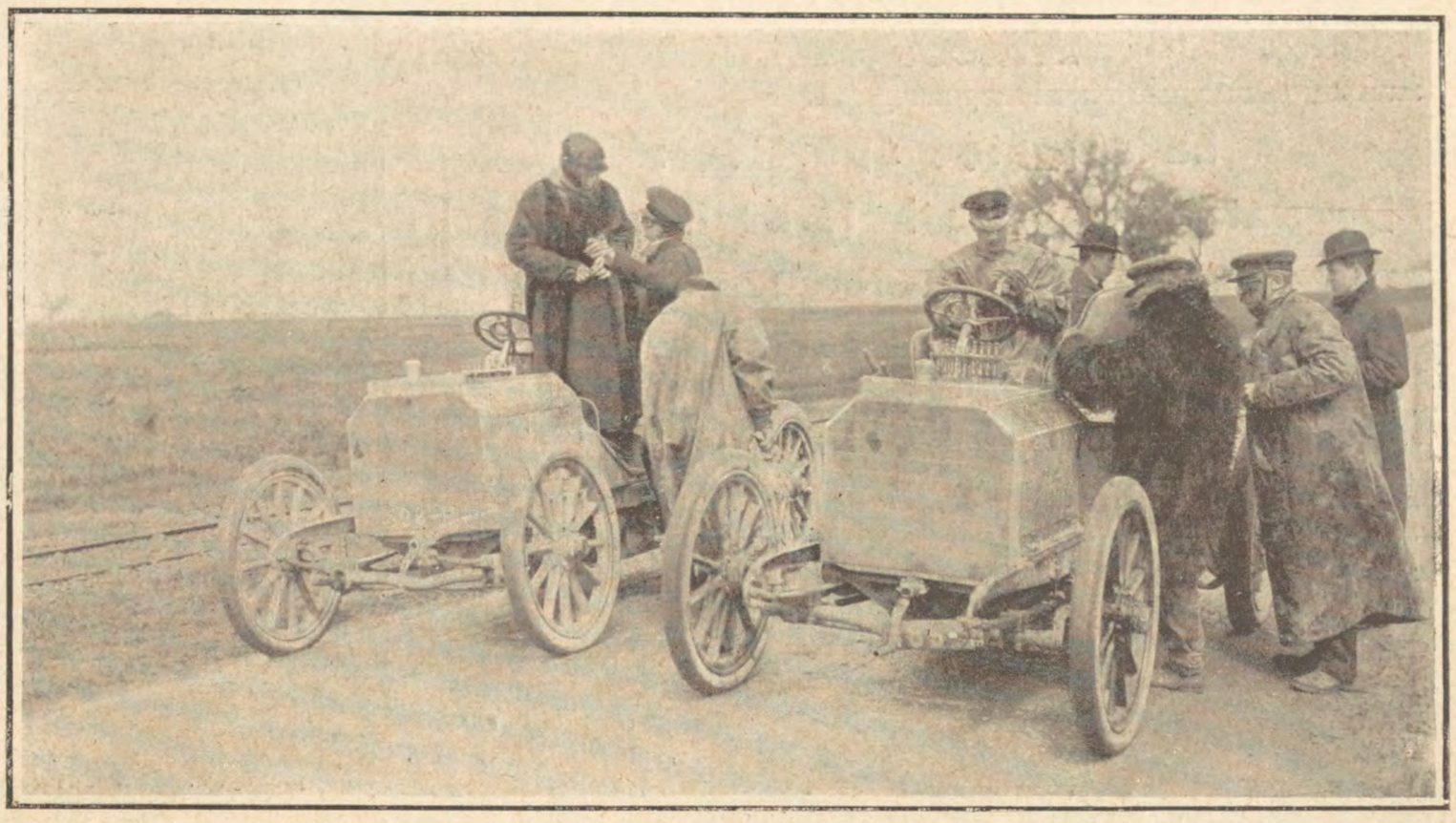
C'est à la suite de la course de la Turbie que le défi avait été conclu.

MM. de Rothschild et Vanderbilt ne courraient ni l'un ni l'autre, mais en voyant M. Vanderbilt monter la côte avec sa nouvelle Mercédès de 40 chevaux, M. de Rothschild, qui possède le même véhicule, — c'est celui que pilotait Stead dans l'épreuve qu'il gagna, — M. de Rothschild donc proposa un match amical à M. Vanderbilt.

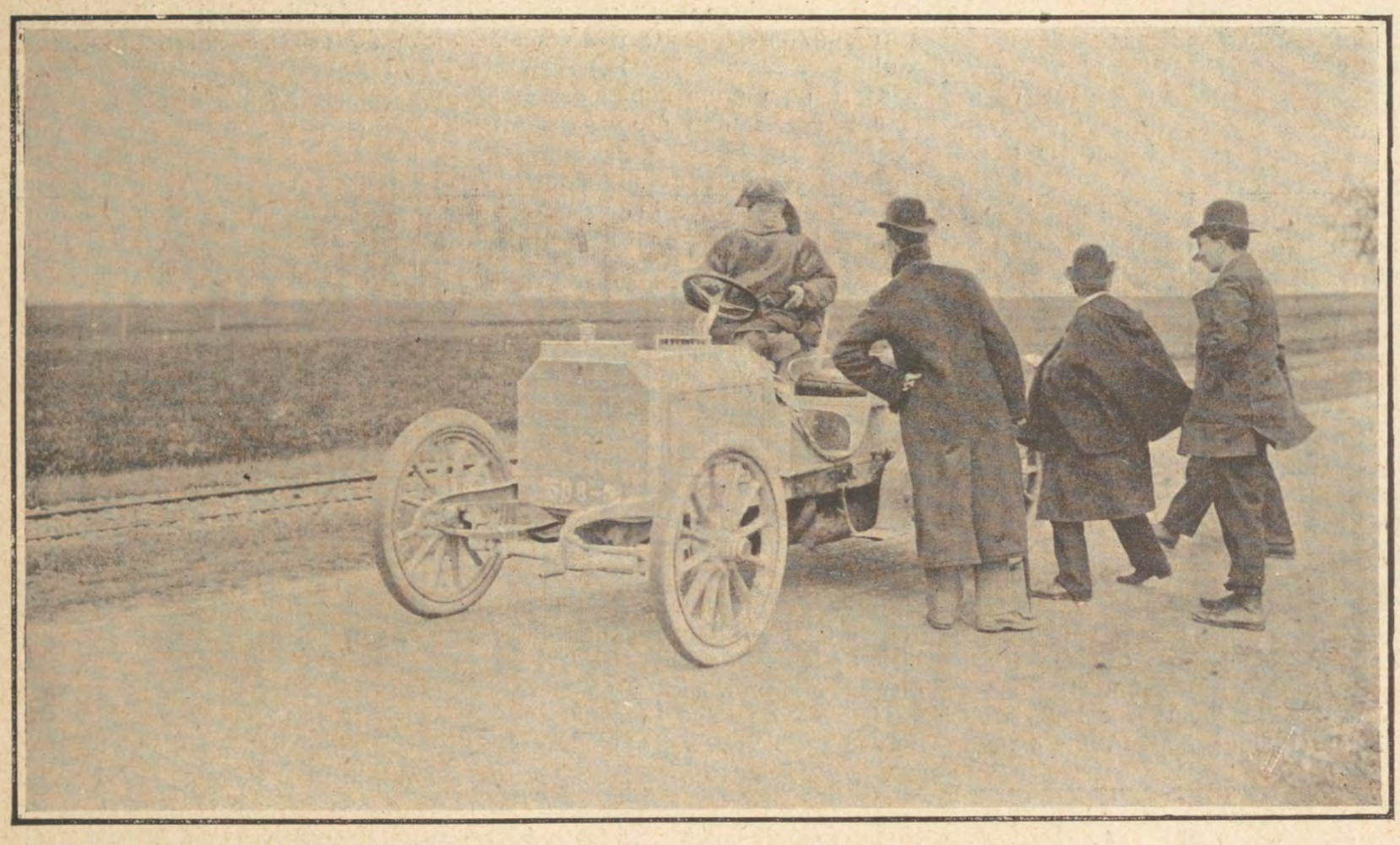
L'enjeu en serait donné aux pauvres.

Le match devait être en principe de 100 kilomètres, mais la distance parut un peu longue et un peu fatigante aux deux champions, et il fut d'un commun accord décidé qu'on réduirait le match à 10 kilomètres, distance suffisante pour que les véhicules pussent se lancer et pour que leur conducteur pût en même temps faire preuve de ses qualités d'audace et de sang-froid.

Les deux matcheurs s'étaient donc donné rendez-vous samedi dernier à Chartres, où les retrouvait un autre chauffeur milliardaire, M. Wolf Bishop.



Les chauffeurs milliardaires sur la route de Bonneval. A gauche M. Vanderbilt, à droite M. Volf Bishop sur leurs voitures, munies de pneumatiques *Continental*.



M. Vanderbilt, recordman du kilomètre lancé en 32 s. 2/5 sur sa voiture munie de pneumatiques *Continental*.

Mais, en présence des routes boueuses, d'un commun accord, les deux matcheurs décidaient de remettre la rencontre et, pour ne pas avoir fait un déplacement inutile, se contentaient de tenter quelques records

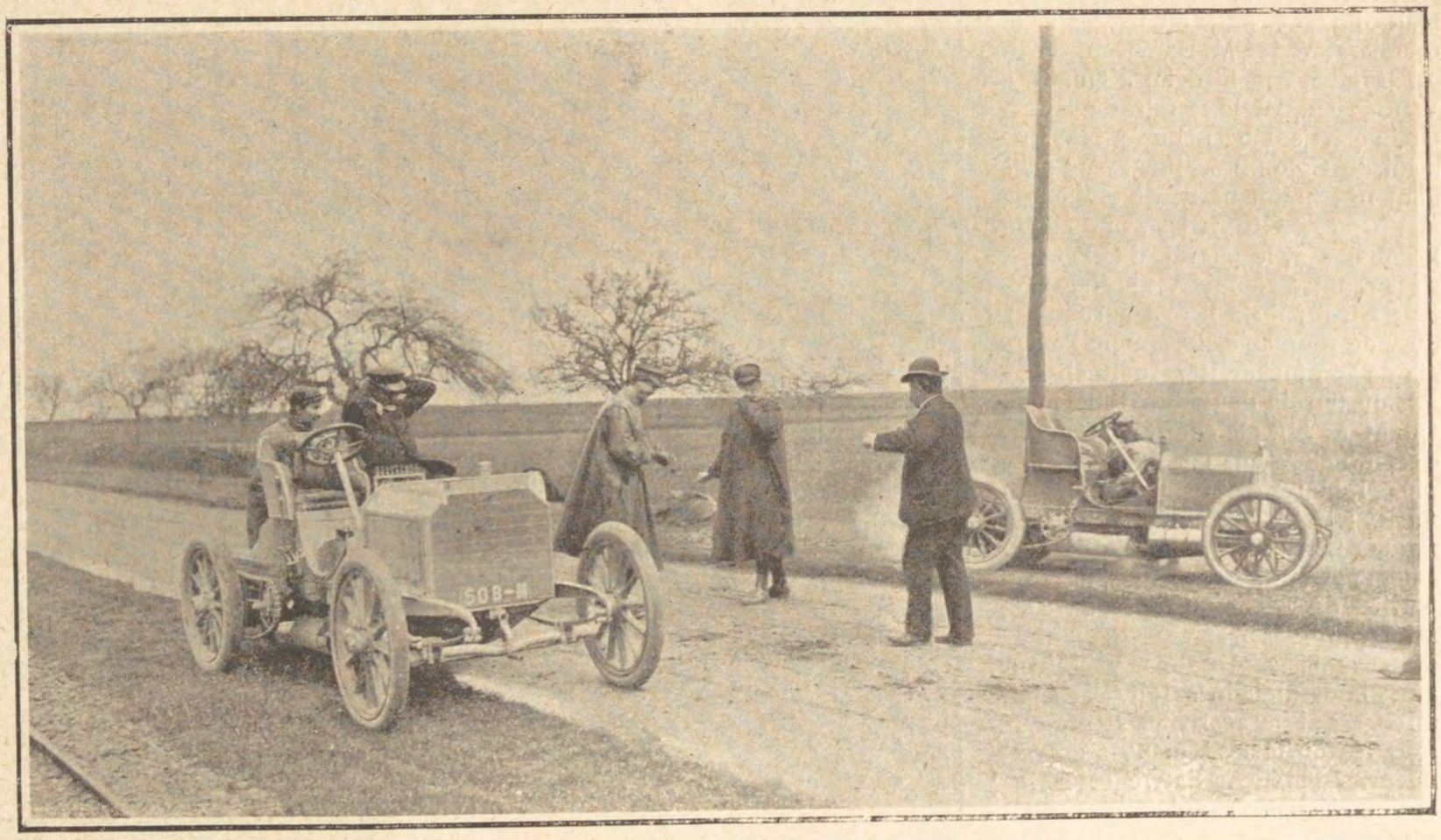
C'est M. Vanderbilt qui est sorti vainqueur de cette lutte contre les chronomètres officiels de MM. Tampier et Gaudichart.

Les 1000 mètres lancés ont été couverts par lui en 32 s. 2/5; soit une vitesse de 111 kil. 111 à l'heure, ce qui n'atteint pas les 120 de Serpollet, à Nice, mais ce qui bat le record pour tous véhicules à essence.

M. Wolf Bishop avait fait 36 s. et M. Henri de Rothschild 37 s. 4/5.

Le match a été remis à un plus beau jour. Nous en suivrons toutes les péripéties. GEORGES PRADE.

(Clichés P. Doyé.)



A la borne 38 sur la route d'Ablis à Saint-Arnould. Le recordman et le chronométreur officiel.

LES COURSES

La Semaine Sportive : De Saint-Ouen au bois de Boulogne

Le temps ne fut guère favorable durant cette dernière semaine, et si nous en croyons les prédictions de notre moderne Mathieu de la Drôme, M. Capré, nous sommes menacés de pluies et de giboulées jusqu'à la fin du mois. Nos photographes sont dans la désolation ; ils attendent parfois, jusqu'à la fin des réunions, une éclaircie qui leur permettra de satisfaire la légitime curiosité de nos lecteurs, et malgré toute leur bonne volonté, ils reviennent souvent bredouilles. Dimanche à Longchamp, pour la journée des Poules, le temps, heureusement s'est mis au beau, juste au moment du départ ; car la matinée avait été des plus mauvaises. Le soleil s'est montré vers midi et l'après-midi s'est très bien passé.

T. Storr, entraîneur et propriétaire de *Victot*, son jockey A. Clay et notre confrère Laurentz, directeur d'*Auteuil-Longchamp*.

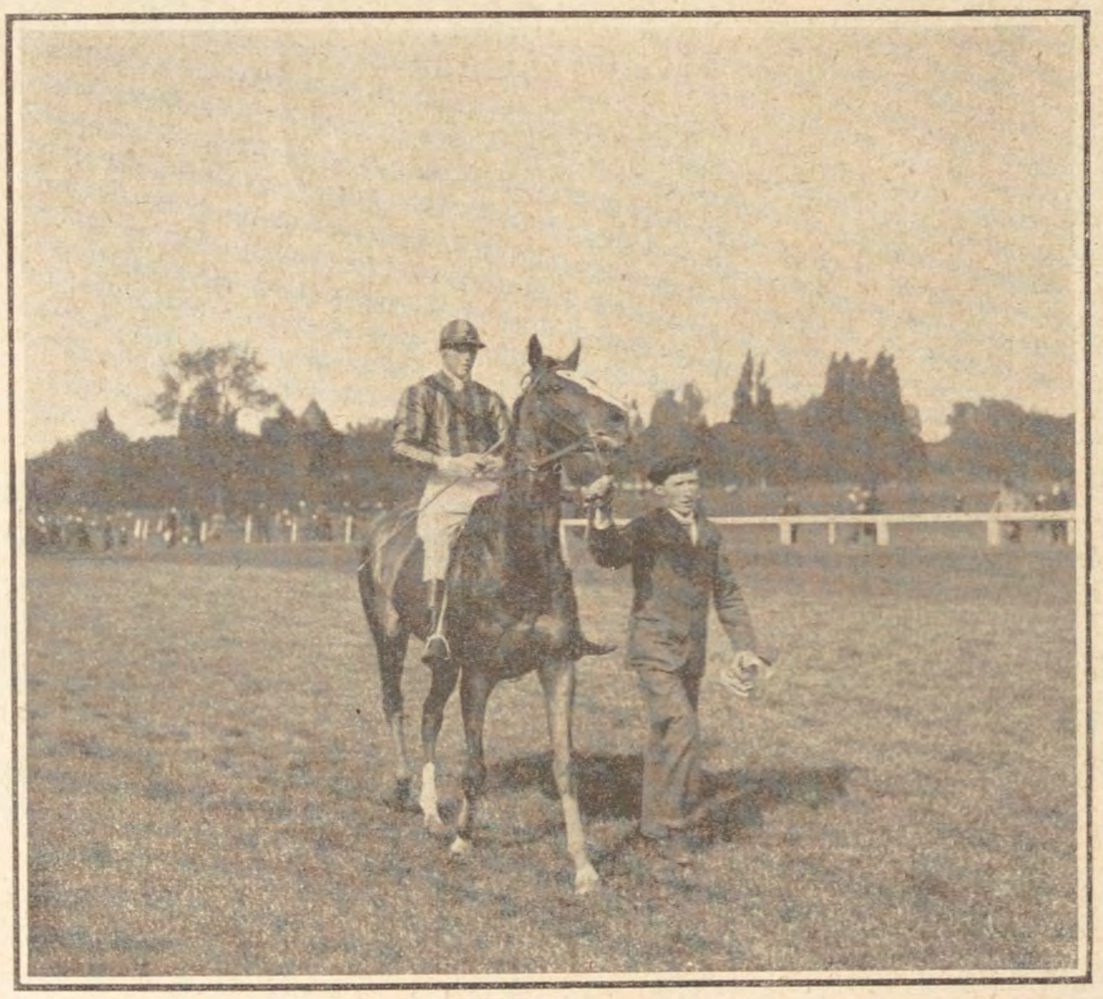
AUTEUIL ayant clôturé sa saison de printemps, le 17 du mois dernier, nous n'avons plus d'épreuves d'obstacles qu'à Saint-Ouen, à Colombes et parfois sur l'hippodrome un peu délaissé de Vincennes.

A Saint-Ouen, l'autre mardi, le prix Bandmaster, doté d'une allocation de 10000 francs, et qui se court sur 4 000 mètres, promettait d'être d'un grand intérêt; malheureusement, l'avant-veille, M. Wysocki déclarait forfait pour Verdi dont la présence avait éloigné quelques concurrents d'assez bon ordre; le champ s'est trouvé réduit cinq à chevaux : Van, Victot, Retiré, Ali et Irion. La course semblait devoir se passer entre les deux premiers : Van, à M. Ed. Archdeacon est tombé dès le début. Quant à Victot, auquel le terrain de Saint-Ouen convient beaucoup moins que celui de Colombes, il a mené pendant une bonne partie du parcours ; son jockey, A. Clay, en avait « plein les mains », le cheval de T. Storr s'est montré comme toujours, sauteur adroit, mais il m'a paru manquer de souplesse, et, malgré l'énergie de son jockey, il perdait chaque fois du terrain dans les tournants. Quant à Ali, au comte de Ganay, c'est un cheval de tenue auquel une plus longue distance conviendra mieux ; le fils d'Achille et d'Emeraude a fait une très bonne course: galopant tranquillement en queue, à partir du second tour, il s'est avancé progressivement au point de devenir menaçant pour le vainqueur après la dernière haie. Je ne parle pas d'Irion qui a accroché à presque tous les obstacles. Quant au vainqueur, Retiré, par Satyre et L'Enjouée, c'étaient ses débuts sur les gros obstacles, et à chaque saut il gagnait du terrain ; c'est un cheval qui ira s'améliorant et fera certainement parler de lui ; en haies, l'an dernier à Auteuil, il avait gagné très facilement le prix de la Gare, sur Sainte-Claire, Multonne, Sans-Culotte II, Caravane et d'autres chevaux d'assez bonne classe dont le nom nous échappe. Son propriétaire M. Lecoisjellier est surtout connu sur les hippodromes de trotting ; il s'est mis comme son collègue, M. Lallouet, — qui a en Tempête un excellent steeple-chaser, — à faire entraîner quelques chevaux d'obstacles et il réussit assez bien ; c'est Baresse qui est son entraîneur. La carrière à trois ans de Retiré a été très intéressante à suivre : successivement non placé à Auteuil et à Saint-Ouen, il est allé progressivement en s'améliorant, s'approchant aux places de cinquième, quatrième, puis troisième et second avant de décrocher la timbale. Cette année il commence par la place de premier, espérons pour son sympathique propriétaire qu'il saura la conserver.

***Ali*, par Achille et Emeraude, à M. le comte G. de Ganay, entraîneur, W. Barker; jockey, T. Brown, second du prix Bandmaster (Saint-Ouen, 29 avril).**

A Longchamp, nous avons eu dimanche une grande et belle journée : les deux Poules ont admirablement réussi, et les poulains et pouliches qui se sont présentés sous les ordres du starter — lequel a cette fois donné de bons départs — nous ont laissé une excellente impression, par la victoire de Kizil Kourgan, la pouliche de M. de Saint-Alary, et de Retz, le poulain de M. Camille Blanc, par les places d'Ile-Bardelle et Nettie, de Khasnadar et d'Impromptu. Nous avons pu constater que la jeune génération n'était pas si mauvaise qu'on voulait bien le dire, et il est à prévoir maintenant que les grandes épreuves qui vont se disputer ne manqueront pas d'intérêt.

Kizil Kourgan n'avait couru qu'une fois en deux ans, dans le prix de la Forêt ; elle s'était placée seconde, entre Limousin et Faruns ; depuis l'an dernier elle a grandi, elle s'est étendue, mais elle est restée un peu légère dans ses jambes, bien que ses aplombs fussent excellents ; elle est aussi devenue un peu anguleuse, ce qui n'étonnera nullement ceux qui ont connu son père, Omnium II. Dimanche, la pouliche de M. de Saint-Alary était encore pauvre en muscles ; on sentait qu'elle manquait encore d'entraînement, et sa facile victoire est d'un très bon augure pour l'avenir.



***Kizil Kourgan*, Pe. Al. par Omnium II et Kasbah, propriétaire et éleveur, M. E. de St-Alary ; entraîneur : Milton ; jockey : W. Pratt, gagnante de la Poule d'Essai des Pouliches.**

Kizil Kourgan a de plus été admirablement montée par W. Pratt qui est bien un maître jockey; il a fait une arrivée superbe, gagnant d'une encolure seulement, mais avec vingt livres dans les mains. C'est le talent du bon jockey de savoir gagner une course sans imposer un trop grand effort à un cheval, et il a montré aux Américains que la « monte anglaise » valait bien la « monte américaine ».

Dans la Poule d'Essai des Poulains, l'élément inconnu faisait défaut et les concurrents étaient moins nombreux comme il arrive assez généralement : six mâles seulement se sont présentés. A deux ans d'intervalle, Retz a renouvelé l'exploit de son père Le Hardy qui fut un très bon cheval avant de devenir excellent étalon. Retz, du reste, inspirait une très grande confiance à son écurie, il était dans une condition irréprochable, d'aspect imposant et très vigoureux ; il a montré qu'il avait comme son père de la vitesse et de la

Kizil-Kourgan. Ile-Bardelle. Nettie. La Loreley.

Arrivée de la Poule d'Essai des Pouliches, 30.000 fr., 1600 m., gagnée par Kizil-Kourgan (Longchamp, 4 mai).

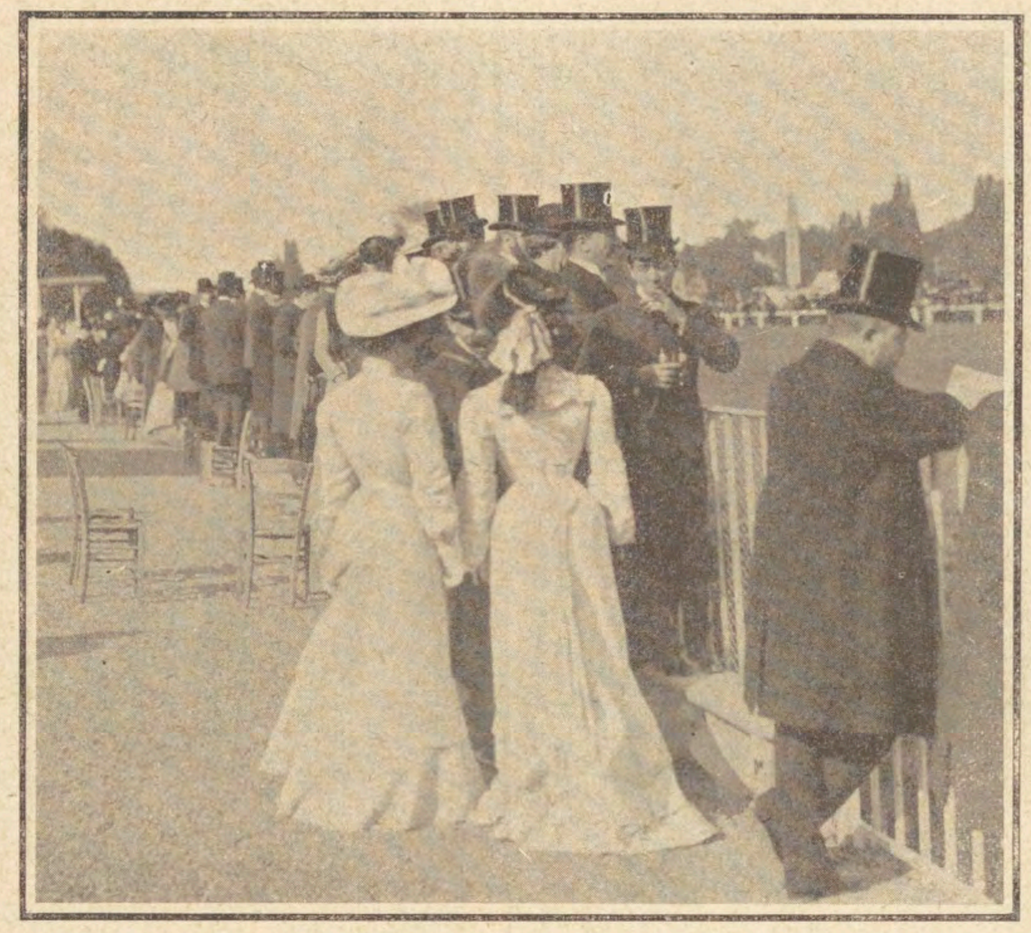
tenue : c'est un galopeur merveilleux qui gagne ses courses en se jouant. Maximum et lui, se détachent nettement parmi les chevaux de la jeune génération, et le prix du Jockey-Club pourrait bien se passer entre le poulain de M. Camille Blanc et celui de M. de Brémond : tous deux n'ont point connu la défaite cette année.

A l'entrée de la ligne droite, il n'y avait plus de course; en trois foulées Retz domina ses adversaires pour gagner au petit galop. Pour la seconde place la lutte a été vive entre Khasnadar et Impromptu ; ce dernier avait le meilleur, mais G. Stern secoua avec énergie le poulain de M. de Brémond et réussit à enlever de justesse la place au fils de Galcazzo. M. Camille Blanc, éleveur et propriétaire de Retz, a été vivement félicité par les sportsmen présents pour la belle victoire de son vaillant petit cheval.

Le montant des deux Poules s'est élevé respectivement à 94 200 francs et 95 600 francs. Maintenant si on prend pour exactes les données du chronométreur de la Société d'Encouragement, les 1 600 mètres ont été couverts par les pouliches en 1 m. 49 s. et par les poulains en 1 m. 50 s.

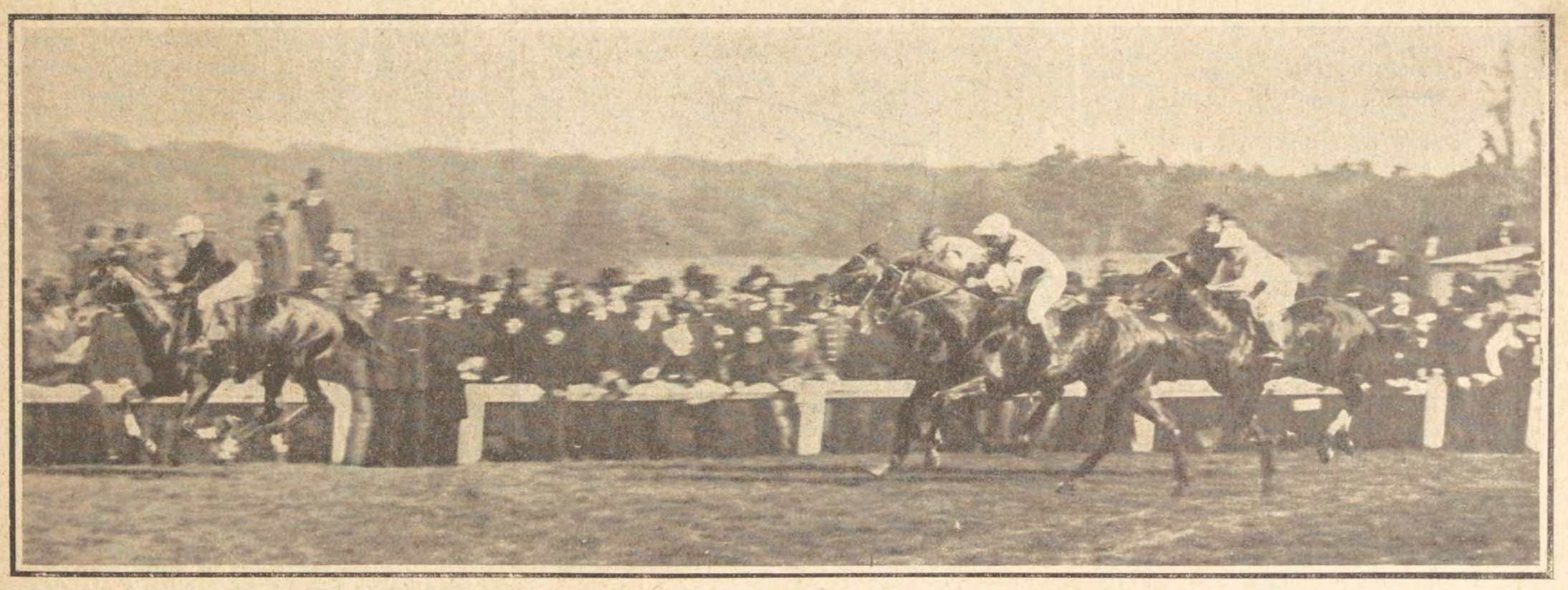
Le résultat du prix Raimbow — autre grande épreuve qui se disputait dimanche — a été marquée par une défaite inattendue : on croyait que La Camargo, après sa grande victoire dans le prix du Cadran, n'avait qu'à se présenter pour vaincre ses adversaires ; l'excellente jument de M. Abeille n'a pu réussir le double event ; elle n'est pas la seule du reste, qui ait succombé ainsi : depuis quinze ans, Omnium II, Mirabeau et le Roi-Soleil — des chevaux — sont les seuls qui aient triomphé dans les deux épreuves. N'en est-il pas de même pour le prix du Jockey-Club et le Grand Prix de Paris. Le train très rapide — les 5.000 mètres ont été couverts en 6 m. 0 s. 2/5 — a dû déplaire à la jument et lorsque Mac Intyre lui a demandé un effort, elle n'a pu le lui donner ; cette défaite ne diminue en rien le mérite de la fille de Childwick. Amer Picon, le vainqueur, il ne fallait pas l'oublier, a des aptitudes toutes spéciales à tenir la grande distance ; si parfois il lui a manqué de la classe, il a toujours montré une excellente tenue ; ce qui le prouve, c'est la place des autres concurrents, chevaux de qualité, comme Jean-Bart II, Le Gers et Gibraltar, qui ont fini à cinq longueurs de la jument de M. Abeille.

FRANC-PICARD.



Au pesage.
Deux jolies parieuses implorent de Tod Sloan le bon tuyau.

(Clichés P. Doyé et F. P.)



Retz. Impromptu. Khasnadar. Le Mandinet.

Arrivée de la Poule d'Essai des Poulains, 30.000 fr., 1600 m., gagnée par *Retz*, par Le Hardy et Bétrouw. propriétaire et éleveur, M. Camille Blanc ; entraîneur P. E. Flatman senior ; jockey, J. Reiff. (Longchamp, 4 mai).

Faute de Grives !

Cent kilomètres dans l'heure, tel est maintenant l'idéal des recordmen. C'est à la conquête de cet idéal que partait, vendredi dernier, Osmont, sur la route d'Évreux à la Rivière-Thibouville. Le mauvais temps l'arrêta, mais ne l'empêcha pas de s'approprier le record du mille.... en attendant mieux.

✣ ✣ ✣

Cent kilomètres dans l'heure, c'est l'idéal nouveau, le dernier cri de l'automobile.

Peu de formules résument d'ailleurs aussi bien ce besoin de simplicité nette qui commence à saisir nos cerveaux dans le fouillis des minutes et des secondes que représente l'actuelle table des records avec son prodigieux enchevêtrement de distances et de catégories.

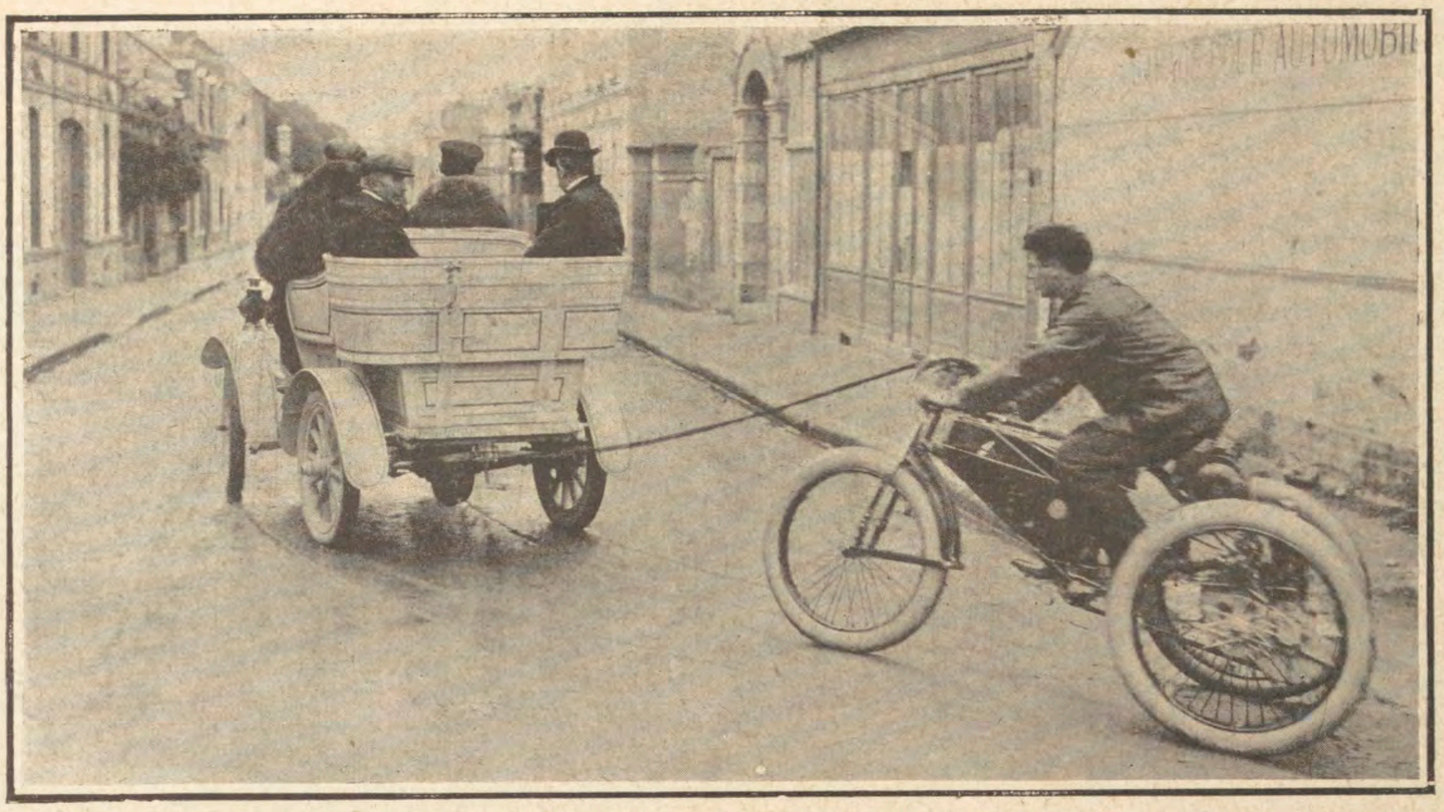
On nous parla jadis du 100 à l'heure qui répondait au même besoin, mais 100 à l'heure implique un correctif.

Pendant combien de temps ?

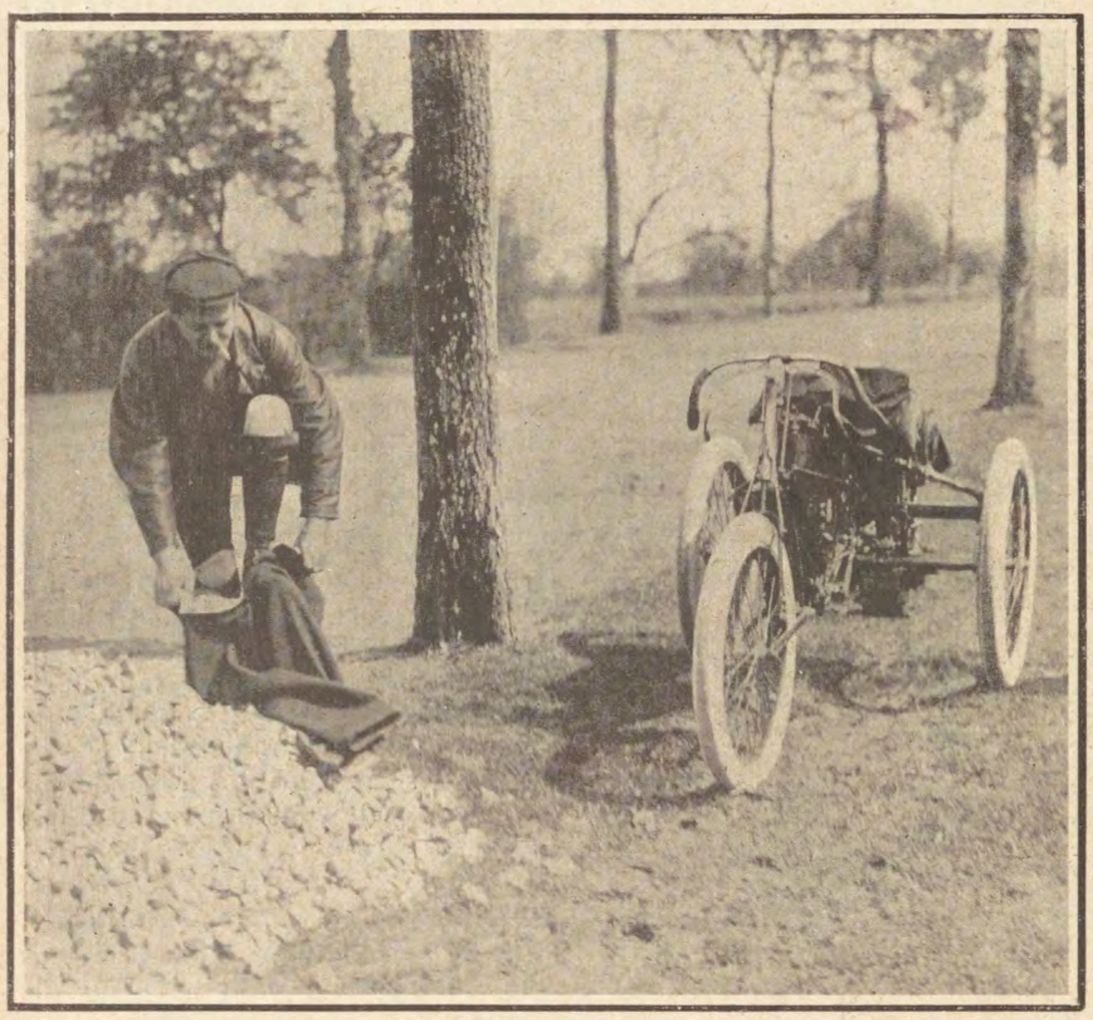
Et à la vérité on ne rapporte plus au temps on rapporte à la distance.

Il est d'ordinaire sous-entendu que cette distance est un kilomètre, et le kilomètre en 36 secondes, représente exactement 100 kilomètres à l'heure. Mais ce n'est en somme que par une comparaison que nous arrivons à parler de 100 à l'heure. Et à la vérité 100 à l'heure ne signifient rien en ce cas. Car pourquoi ne pas dire aussi bien le mille à 1 minute, ce qui fait du 90 à l'heure.

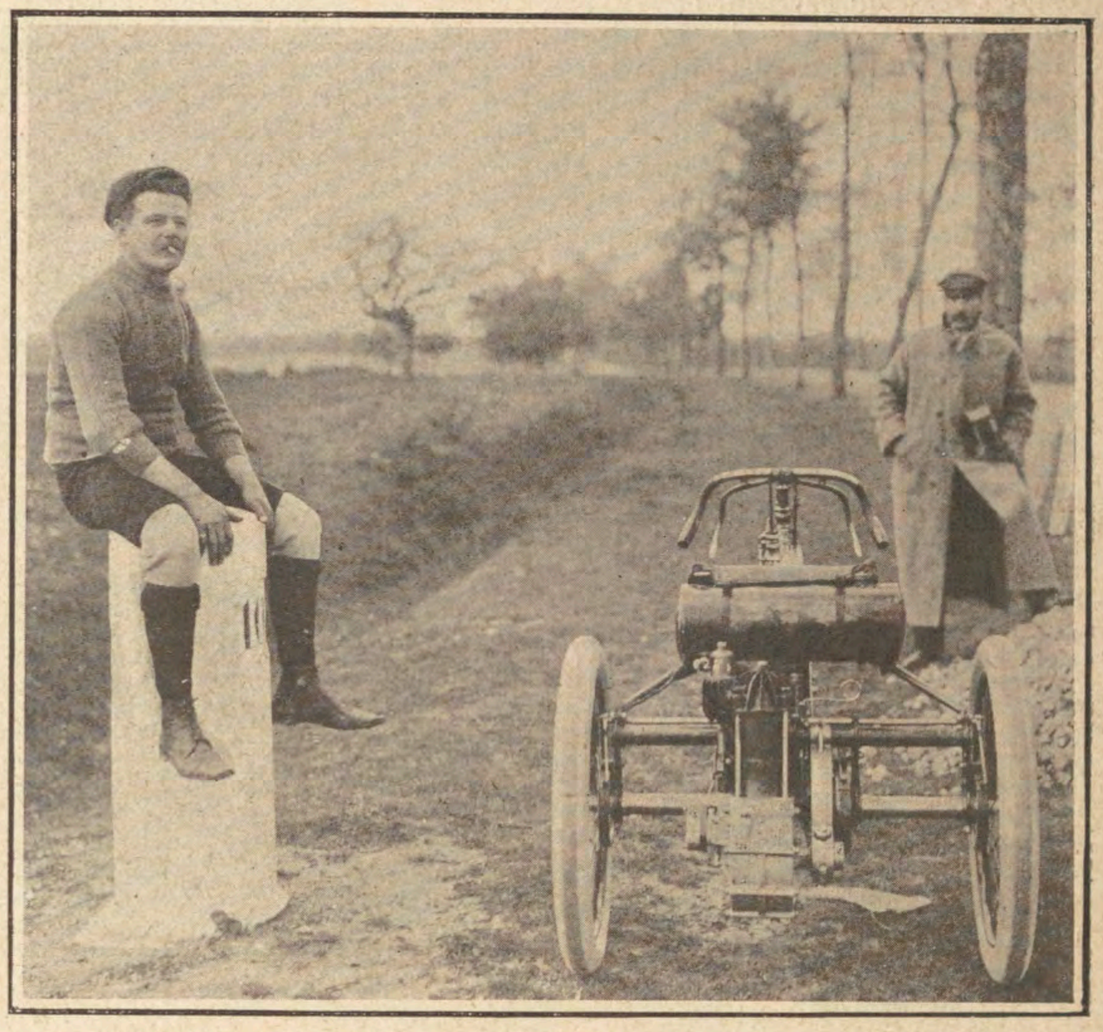
Pour être moins claire, la désignation est plus exacte, car elle éveille en nous l'idée de la distance exacte couverte, tandis que 100 kilomètres éveillent en nous une idée fausse, celle de 100 kilomètres, distance que souvent l'instrument serait incapable de couvrir.



Osmont remorqué par la voiture où ont pris place les officiels, se rend au départ du record du mille, qu'il couvrit en 56 s. sur son motocycle *de Dion-Bouton*, muni de pneumatiques *Michelin*.



La toilette du recordman.



Pendant que l'on mesure officiellement les 1609 m., sans oublier les 32 centimètres

Les pétarades du moteur ont effrayé un cheval peu familier avec les quinze-chevaux, ce qui lui vaut l'honneur d'être tenu en mains par un recordman du monde.

Pour les engins mêmes qui peuvent, une fois lancés, couvrir les 100 kilomètres à la même allure qu'un seul, il est également certain que 100 kilomètres à l'heure, ne signifient pas du tout 100 kilomètres dans l'heure.

Je me souviens avoir fait l'expérience avec Jenatzy. C'était dans la plaine pourtant idéale de Salon, sur une route qu'un premier coup d'œil pouvait vous faire croire idéalement belle. Nous parcourions la plaine immense à l'allure régulière de 100 à l'heure.

Chaque fois que le kilomètre était couvert par la voiture bien lancée, je chronométrais moi-même des temps, variant entre 30 et 37 secondes. Nous faisions donc du 100 à l'heure.

Et pourtant, nous nous trouvions avoir fait les 100 kilomètres en une heure quinze.

Le moindre tournant, la moindre descente sur lequel il fallait ralentir, était cause en effet d'une perte sensible. Il fallait ralentir, et comme un cheval qui s'échauffe, la voiture ne se lançait que peu à peu.

L'infatigable tombeur de records, Osmont, s'était dit qu'il parviendrait à cet idéal. Il avait trouvé une route suffisamment déserte, et assez à l'abri des contraventions pour y aborder les plus folles allures, la route de Trouville, entre Evreux et la Rivière-Thibouville.

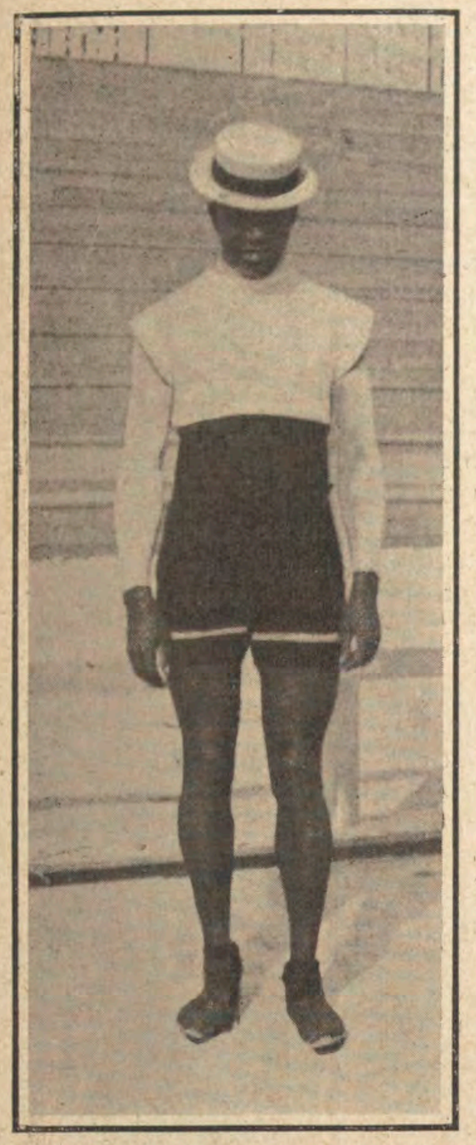
Les pluies, les routes détrempées, l'ont arrêté. Mais, ne voulant pas avoir dérangé pour rien le chronométreur officiel et le photographe, il a essayé le record du mille qu'il a brillamment réussi ; couvrant les 1609 m. 32 en 56 s. battant de 1 s. 415, le temps de Rigal à Achères, qu'il avait lui-même égalé à Nice le mois dernier.

G. P.

(Clichés P. Doyé.)

Cracks d'Amérique et d'Angleterre

Le temps est loin, ou, en fond comme en vitesse, les coureurs français ne comptaient pas de rivaux. Pendant que de nouvelles générations se formaient au delà des frontières, nous ne formions plus aucun homme nouveau et nous n'avions à opposer contre l'invasion des jeunes que des anciens Jacquelin et Bouhours. Les étrangers sont donc à l'ordre du jour et nous nous occuperons aujourd'hui des cracks, les américains Lawson, Taylor et Elkes et l'anglais Tom Linton qui vient de battre le record de l'heure.



Un Major Taylor sans prétentions.

Avec son petit chapeau de paille, ses pieds retournés et ses bras tombant, c'est bien là le type du nègre que sa culture intellectuelle et athlétique n'ont pu lui faire perdre.

Les deux grands sprinters américains sont actuellement à Paris.

L'un, Major Taylor, est bien connu en Europe et particulièrement en France. Ses deux rencontres avec Jacquelin sont encore présentes à la mémoire de tous — Il battit en outre plusieurs fois, tant en courses qu'en match : Grogna, Arend, Ellegaard, Truari, Bixio, Protru, Huber, Van den Born, Conelli, et les tandems Lambrecht-Lagarde à Lyon, et Gougoltz-Humber à Genève — Il ne fut battu que par Jacquelin, Arend, Ellegaard, qu'il battit par ailleurs, et par le tandem Grogna-Prévôt sur la piste de Bordeaux où Zimmermann avait lui-même été battu par le tandem des frères Lhoste.

Il doit être cette année l'étoile de Buffalo où il aura déjà couru une fois lorsque paraîtront ces lignes.

L'autre : Lawson, n'a jamais paru sur une piste française, nous ne le connaissons que par les nouvelles qui nous sont parvenues d'Amérique, où il se revéla subitement l'an dernier. C'est un athlète de taille moyenne et d'allure puissante, bien râblé, la face entièrement rasée, qui ne parle qu'anglais, chose très désagréable pour le reporter français, qui va lui demander sa photographie, ne sachant parler couramment que la langue de ses pères.

Nous sommes heureux de pouvoir mettre sous les yeux de nos lecteurs le tableau des résultats obtenus, lors des différentes courses d'Amérique, de 1901, où Major-Taylor et Lawson se sont trouvés aux prises.

Springfield, 19 juillet. — Major Taylor 1er ; Lawson battu dans sa série.

Revere Beach, 21 juillet. — Major Taylor 3e ; Lawson non placé dans sa série.

Washington, 24 juillet. — Major Taylor 1er ; Lawson battu dans sa série.

Mannhattan Beach, 28 juillet. — Major Taylor 1er ; Lawson battu dans sa demi-finale.

New-York,, 30 juillet, — Major Taylor 1er ; Lawson battu dans sa série.

Troy, 31 juillet. — Major Taylor et Lawson battus dans les demi-finales.

Vailsburg, 4 août. — Major Taylor 2e ; Lawson battu dans sa demi-finale.

Hartfort, 6 août. — Major Taylor 2e ; Lawson battu dans sa demi finale.

Worcester, 7 août. — Major Taylor 2e ; Lawson battu dans sa série.

Boston, 8 août. — Lawson 2e, Major Taylor tombé.

Buffalo, 15 août. — Lawson 2e ; Major Taylor battu dans sa série.

Buffalo, 16 août. — Lawson 1er ; Major Taylor battu dans sa série.

Buffalo, 17 août. — Lawson 1er ; Major Taylor 2e.

Providence, 28 août. — Lawson 1er ; Major Taylor battu dans sa demi-finale.

Springfield, 30 août. — Major Taylor 1er ; Lawson battu dans sa série.

Vailsburg, 2 septembre. — Lawson 1er ; Major Taylor battu dans sa série.

Vailsburg, 3 septembre. — Major Taylor 1er ; Lawson battu dans sa série.

Worcester, 4 septembre. — Major Taylor 1er ; Lawson battu dans sa série.

Boston, 7 septembre. — Major Taylor 1er ; Lawson 2e.

Boston, 8 septembre. — Major Taylor 1er ; Lawson battu dans sa série.

Vailsburg, 9 septembre. — Lawson 2e ; Major Taylor battu dans sa série.

Vailsburg, 15 septembre. — Major Taylor 2e ; Lawson 3e.

Hartford, 16 septembre. — Major Taylor 2e ; Lawson battu dans sa série.

On voit par là qu'en comptant les accidents dont Major Taylor fut victime, Lawson passa sept fois la ligne d'arrivée devant Major Taylor, alors que ce dernier battit seize fois son adversaire.

Il n'y a pas lieu d'en conclure immédiatement à l'infériorité de Lawson, et de ce tableau qui tourne évidemment tout à l'avantage du nègre, il faut surtout retenir, à mon sens, qu'il s'est trouvé un certain nombre de rencontres où les deux adversaires se sont montrés à la hauteur l'un de l'autre. Lawson est un jeune dans le métier de grand crack, où il était totalement inconnu naguère, et il faut surtout considérer ses sorties de l'an dernier comme un début, mais un début plein de promesses pour l'avenir ; l'irrégularité des résultats qu'il obtint dans les différentes épreuves où il prit part, me paraît surtout devoir être considérée comme les hésitations qui inaugurent une brillante carrière. On remarquera dans le tableau ci-dessus les quatre victoires du 15 au 28 août, dénotant une forme superbe et ses courses des 7, 9 et 15 septembre où il se plaça immédiatement derrière Major Taylor.

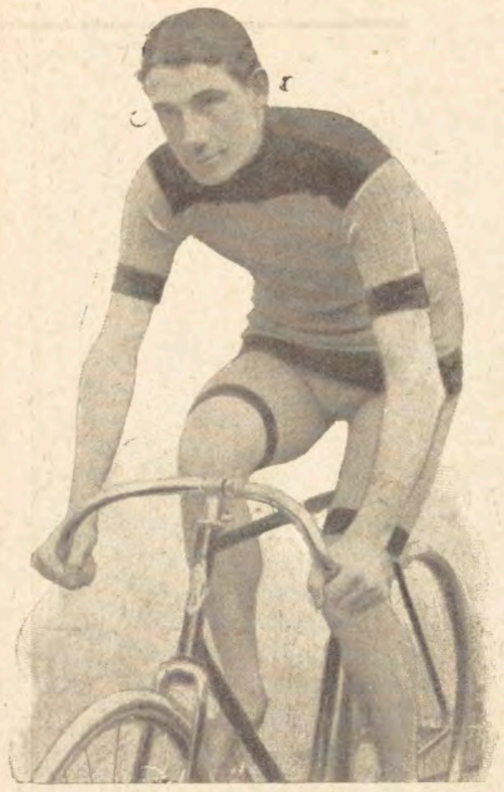
Au milieu des querelles qu'a fait naître la concurrence, c'est je crois la position la plus rationnelle à tenir, que de croire à l'avenir brillant de Lawson d'après ses premières courses, sans en conclure pour cela à l'infériorité de Major Taylor, et de fait, à l'heure où ses lignes sont écrites, aucun des deux n'a encore fait en France d'exhibition sérieuse d'où on pût induire quoi que ce soit. Le plus sage est d'attendre et de

Un peu d'équilibre.

Major Taylor est un très habile équilibriste et celui qui, pendant une course, voudrait faire avec lui un match de « sur place » risquerait fort de trouver son maître.

Dans la cabine, après la séance d'entraînement.

Après chaque séance, Major Taylor se livre aux mains de son fidèle masseur mulâtre, qui est un maître dans l'art de tripoter les muscles.



Elkes, ancien recordman du monde de l'heure, que nous verrons encore aux prises avec les stayers européens.

souhaiter à la fois et le maintien en son excellente forme d'antan de Major Taylor et l'arrivée en forme brillante de Lawson. Au total, nous y aurons gagné un grand crack de plus.

Les dernières nouvelles d'entraînement des deux coureurs sont très satisfaisantes. Major Taylor s'entraîne en pratiquant la course à pied, le saut, la boxe ; en même temps qu'il travaille régulièrement à bicyclette lorsque le petit vent frais dont nous avons été gratifiés jusqu'ici ne souffle pas trop.

Lawson travaille sous la direction de son manager, Doc Morrow, qui lui fait suivre le régime suivant depuis le début de son entraînement en Californie :

Levé à sept heures, il déjeune légèrement, puis fait une courte promenade à pied. A dix heures, il est en piste. A onze, déjeuner, une courte sieste, et à trois heures, deuxième séance d'entraînement. A sept heures il dîne, à dix il est couché.

A ses repas il prend uniquement des viandes saignantes, des légumes frais, des salades ; comme boisson, thé et café, jamais de vin ni d'alcool.

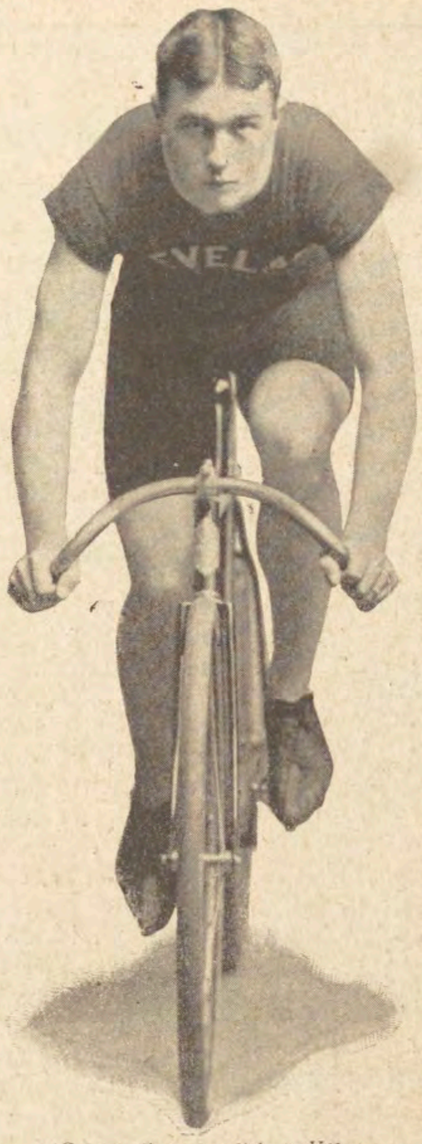
Comme travail, beaucoup de route en début de saison ; puis quand il commence à rouler sur piste, train modéré sans aucun sprint. Chaque jour, et même de la séance du matin à la séance de l'après-midi, le temps des 5 milles qu'il couvre s'améliore. Enfin, il se met derrière des tandems qui l'emmènent sur 500 mètres, de plus en plus vite.

Une fois qu'il a ainsi toute sa vitesse de jambes, il essaye quelques sprints.

Quand paraîtront ces feuilles, nous serons, sinon fixé sur la valeur respective des deux hommes, du moins en possession de points de comparaison qui nous permettront de juger leur forme actuelle.

Le camp américain comprend un troisième représentant, en étapes, celui-la, Elkes, que nous avons déjà vu en 1900 et qui était reparti sans nous avoir donné la véritable mesure de sa valeur. Désavantagé dans une première rencontre pour des accidents de tandems, il s'était bien promis de prendre sa revanche.

Vainqueur de Stinson, Walthour, Mac Farland, Nelson, Elkes est l'ancien recordman de l'heure. Et c'est un de ceux qui sont capables d'atteindre les 70 kil. dans les 60 minutes,



(Communiqué par l'*Auto-Vélo*.)
Iver Lawson, un des meilleurs coureurs américains, opposé à Jacquelin le 8 mai pour sa première apparition en Europe.

Si l'on s'attendait à voir la lutte terrible entre le stayer américains et ses rivaux allemands et hollandais, Robl et Dickentmann, si l'on espérait que Bouhours pouvait se trouver dans son indomptable énergie la qualité suffisante pour défendre les couleurs françaises, contre le trio étranger, on eût bien étonné tout le monde en disant qu'ils retrouveront un cinquième larron pour les départager tous et que ce cinquième serait le vieux Tom Linton qui semblait depuis pas mal de temps relégué au rang de comparse.

Cette famille des Linton aura toujours causé des surprises. Et je ne saurais mieux comparer Tom gagnant la course de dimanche dernier alors que huit jours avant il n'avait pas existé devant Quichaud qu'à la performance de son frère Arthur passant mort à Étampes et tombant sur le dos de Rivierre dans la côte de Picardie.

Décidément les vieux ont du bon. Pensez qu'il y a six ans, en 1896, que Tom Linton fut pour la première fois recordman de l'heure et qu'hier, abrité derrière une simple motocyclette, il couvrit 63 kilomètres 410 mètres, battant des adversaires munis des plus formidables tandems que l'on ait vus sur nos pistes.

Elkes sur la pelouse du Parc-des-Princes, avant la course de 80 kil. du 4 mai.

En six ans, le record a monté de 20 kilomètres, mais le recordman est resté le même.

Ce fut, d'ailleurs, une bien jolie lutte, et ceux qui ont vu Robl lutter désespérément regagnant pouce par pouce quelques mètres sur son rival, tenant un instant la tête, passé à nouveau, décollé et irrémédiablement battu, se relever sur sa selle pour essuyer une larme de rage et de douleur, en conserveront le souvenir.

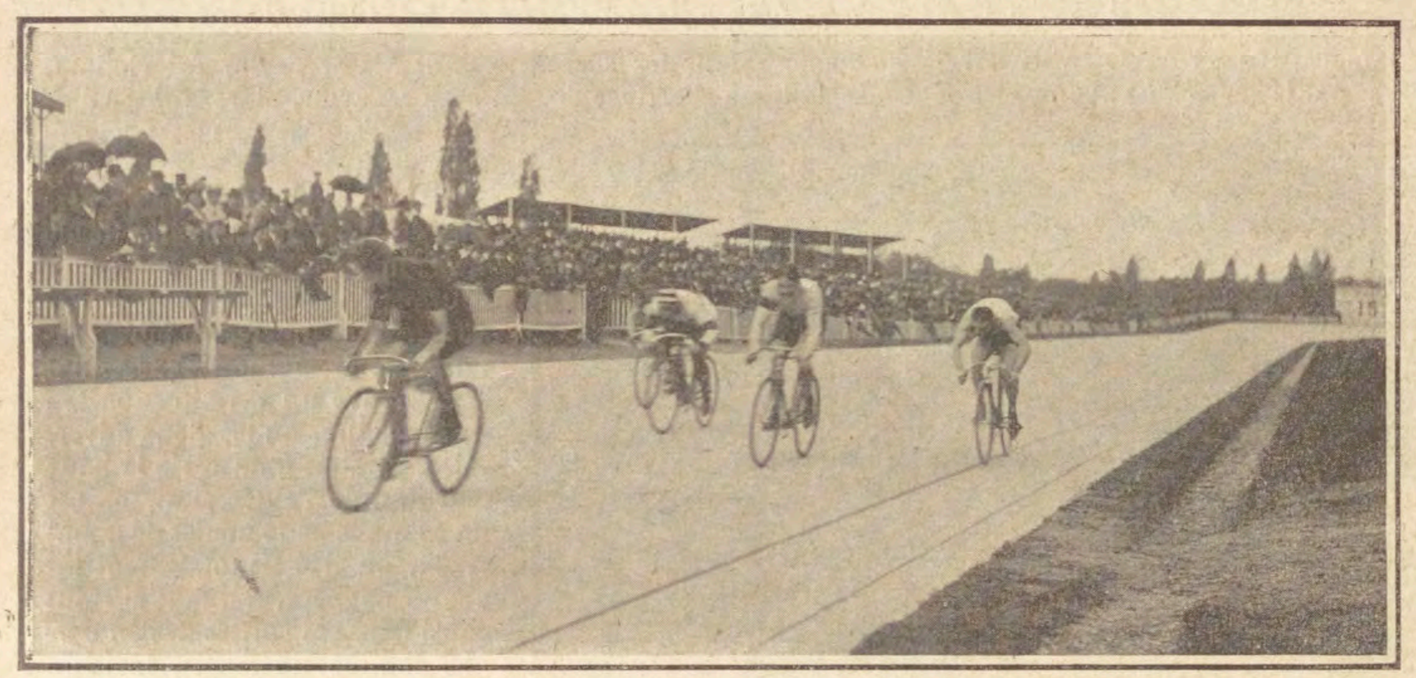
Voilà Tom réhabilité, et voilà en même temps qu'une ère nouvelle s'ouvre pour les courses avec entraîneurs.

Il est prouvé dès à présent que les motocyclettes peuvent rivaliser avec les tandems comme agents d'entraînement, qu'elles peuvent même faire mieux encore. Et, comme elles coûtent beaucoup moins cher, qu'elles dépensent moins, qu'elles sont d'un maniement plus facile et plus sûr, puisqu'une seule machine a suffi pour les 80 kil. de Linton, qu'elles ne nécessitent qu'un seul homme au lieu de deux, on peut conclure à leur adoption par tous les coureurs.

Voilà qui nous vaudra une renaissance des courses de demi-fond les plus passionnantes et les plus goûtées du public.

ANDRÉ FOUCAULT.

(Clichés Simons.)



(Cliché J. Beau.) Ellegaard Bourotte Didier-Nauts Heller

L'arrivée de la course de scratch gagnée par Ellegaard devant Heller et Didier-Nauts au Parc-des-Princes le 4 mai.

Lisez tous les jours

PARIS-COURSES

Le mieux informé des journaux sportifs quotidiens

Tom Linton Bouhours Robl Elkes

Au départ de la course de 80 kil. gagnée par Tom Linton devant Elkes et Robl, battant le record de l'heure avec 68 kil. 410 m. sur sa bicyclette *Clément*, munie de pneumatiques *Dunlop*. (Cliché J. Beau.)

LES COURSES EN PROVINCE

Le Derby du Midi

Quelques-uns de nos lecteurs, à plusieurs reprises, nous ont accusé de partialité... sportive : « Vous ne vous occupez, nous écrivent-ils, que des épreuves sportives de Paris, et semblez ignorer qu'en province, les courses, par exemple, sont très suivies. Nous aimerions à voir la Vie au Grand Air *s'occuper aussi des épreuves qui se disputent sur nos hippodromes. » A ces lecteurs, que nous remercions de leurs justes observations, nous allons donner satisfaction ; malgré les frais que ce nouveau service va nous occasionner, nous ne négligerons rien pour que la* Vie au Grand Air *devienne, encore plus qu'elle ne l'est, le magazine universel de tous les sports, le mieux renseigné et le plus complet à tous les points de vue.*

Nos correspondants nous tiendront au courant de toutes les manifestations sportives de la province, et nos rédacteurs spéciaux se rendront à toutes les grandes épreuves. Nous comptons également — est-il besoin de le dire à nouveau — sur la collaboration et l'aide de nos amis lecteurs et abonnés.

◔ ◔ ◔

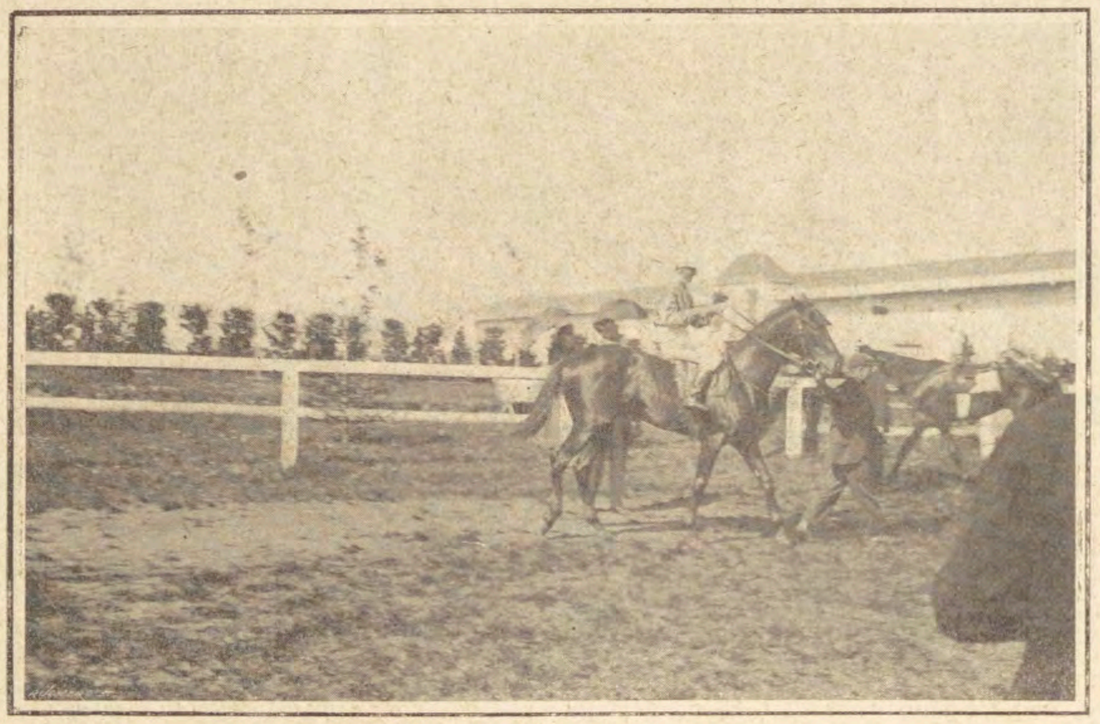
« On juge beaucoup trop les courses d'après quelques grandes réunions de Paris, dans le Grand Prix, le Grand Steeple-Chase, le prix du Jockey-Club, d'après ces assemblées où l'affluence des curieux, le monde des parieurs, l'élément mondain effacent un peu l'intérêt hippique et la question du cheval.

« Mais, si l'on se transporte sur les hippodromes, beaucoup plus nombreux, de la province, la scène change complètement. On ne retrouve plus au complet ce monde de parieurs, cette affluence de curieux, mais bien une population de cultivateurs, de producteurs, qui viennent assister aux courses de leurs chevaux. »

Ainsi s'exprimait à la tribune de la Chambre, un député du Calvados, M. Paulmier, défendant, lors de la discussion du budget du ministère de l'agriculture, les crédits affectés aux courses données en province. Nos sociétés sportives, Société d'encouragement, Sociétés des steeple-chases, Société du demi-sang, ou Société sportive d'encouragement, augmentent chaque année le chiffre des allocations et subventions aux sociétés de province; aussi, les courses prennent-elles, d'année en année, une importance plus grande.

***Liliom*, par Ermak et Filia, à M. R. de Montbel ; jockey, Burns ; second du Derby du Midi ; à une demi-longueur derrière Le Dauphiné et deux longueurs devant Rowin.**

***Le Dauphiné*, par Dauphin et l'Isère, à M. D. Guestier ; entraîneur, Cutler ; jockey, H. Cutler ; gagnant le Derby du Midi (15000 fr., 2400 mètres), battant Liliom, à M. R. de Montbel, d'une demi-longueur.**



***Rowin*, par Grandmaster et Rosmonde, jockey Newton, troisième du Derby du Midi, et *Ratagan* (Chant), non placé dans la même épreuve, tous deux à M. A. Fould.**

Il y a quelques années, lorsqu'un cheval des écuries du nord allait disputer une course en province, c'était un événement ; aujourd'hui, dans toutes les réunions provinciales, les écuries de Chantilly et de Maisons-Laffitte sont représentées. Je ne parle point du meeting normand, du meeting vichyssois, du meeting niçois, ou du meeting palois, mais des réunions de moindre importance. Et nous voyons ainsi les écuries du midi comme celles du centre, venir sur nos hippodromes parisiens se mesurer avec nos cracks.

A Bordeaux, nous venons d'avoir notre Grand Prix du Printemps et le Derby du Midi, celui-ci doté d'une allocation de 15000 francs et qui se courait sur 2400 mètres. Plusieurs chevaux des écuries du nord, à MM. de Montbel, A. Fould et vicomte Foy étaient venus disputer cette belle épreuve à nos champions du midi, ou pour mieux dire à notre champion, car un seul de nos chevaux parmi ceux qui se sont mis en ligne, pouvaient prétendre décrocher la timbale, et il l'a décrochée.

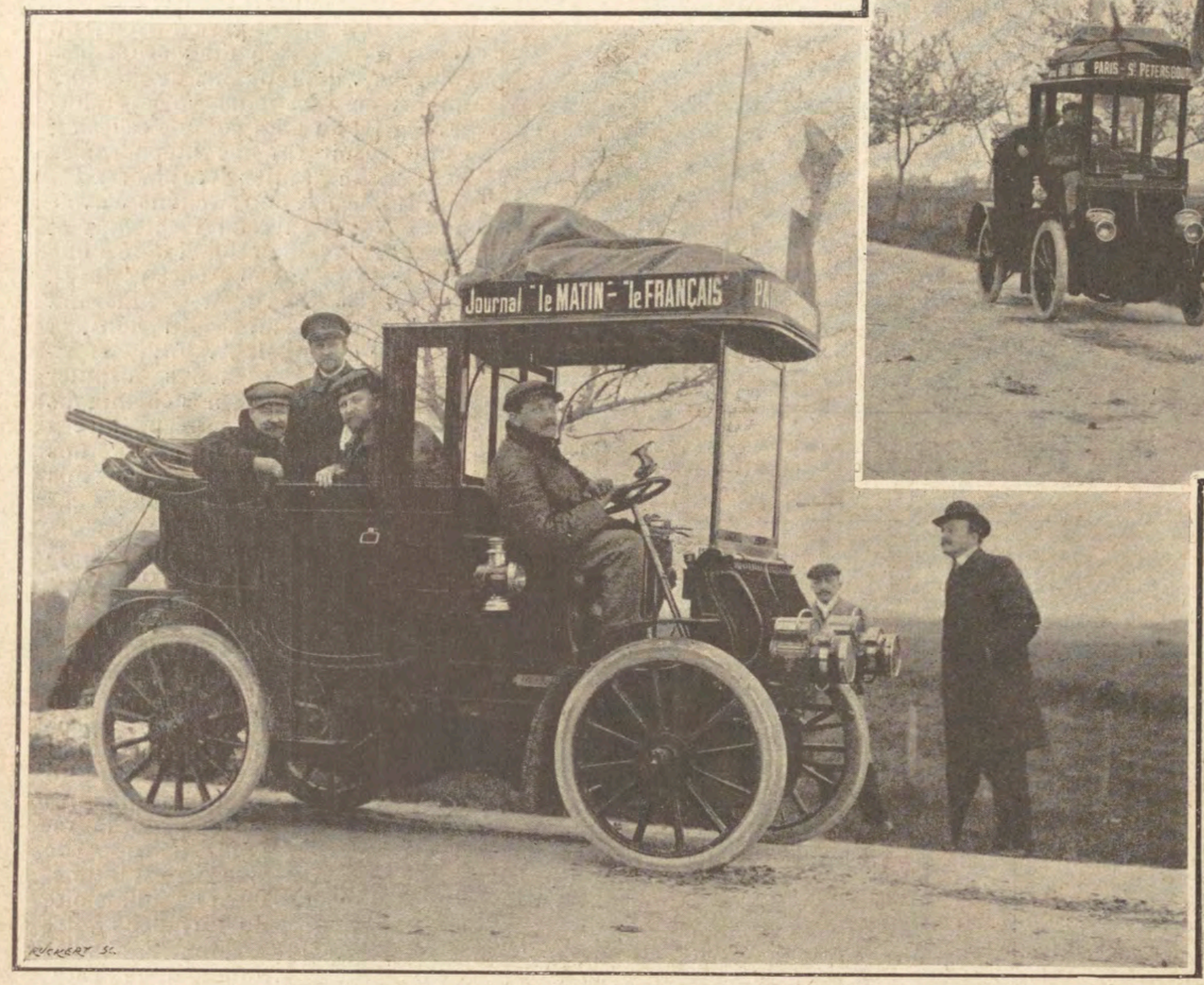
Le vainqueur, Le Dauphiné, par Dauphin et L'Isère, appartient à une des plus anciennes écuries du midi, à l'écurie Guestier, dont le haras de Bel Sito est un des plus importants de la région. Le nom de Guestier est intimement lié à l'histoire du turf dans notre région ; voilà des années que la casaque blanche à pois bleus triomphe sur nos hippodromes ; avec Master Albert, Gil Perès, Mardoche, et biens d'autres encore. M. Guestier remporta de belles victoires, même à Paris. Son entraîneur, Eugène Cutler, dont l'établissement est à Mont-de-Marsan, est un homme des plus habiles, et son premier jockey, H. Cutler, un cavalier de tête et énergique. Dans le Derby du Midi, H. Cutler a su très intelligemment profiter d'une faute de Burns, qui montait Liliom, à M. R. de Montbel. Le fils d'Ermak et de Lilia, qui a deux ans avait honorablement couru second dans le prix du Pollet à Dieppe, derrière Darius, second également derrière Faruns, dans le prix de la Rochette, a pris un tournant trop large qui lui a coûté la place de premier, il n'a pu que prendre la seconde place à une demi-longueur de Le Dauphiné et à deux longueurs, devant Rowin à M. A. Fould.

A la réunion qui précédait le Derby du Midi, Le Dauphiné avait déjà gagné le Grand Prix du Printemps ; c'est un trois ans qui s'annonce bien, et que nous verrons sans doute à Paris et pendant le meeting normand. Parmi les non placés de notre Derby ; Léon, au comte de Méjorada, vainqueur a deux ans, du prix Richard Hennessy, à Royan, Guéridon, Ratagan et Nochty.

FAREWAY.

(Clichés Panajou.)

De Paris à Saint-Pétersbourg en Auto



M. Stiegler. M. de Cuverville. Le mécanicien Lang.

La voiture *de Diétrich*, munie de pneumatiques *Michelin*, avec lesquels MM. Stiégler du *Matin* et de Cuverville. directeur d'*Armée et Marine*, se rendent à Saint-Pétersbourg, à l'occasion du voyage du président de la République.

Sur la route, aux environs de Tournan. En avant le pilote *de Diétrich* qui a conduit les voyageurs jusqu'à Reims.

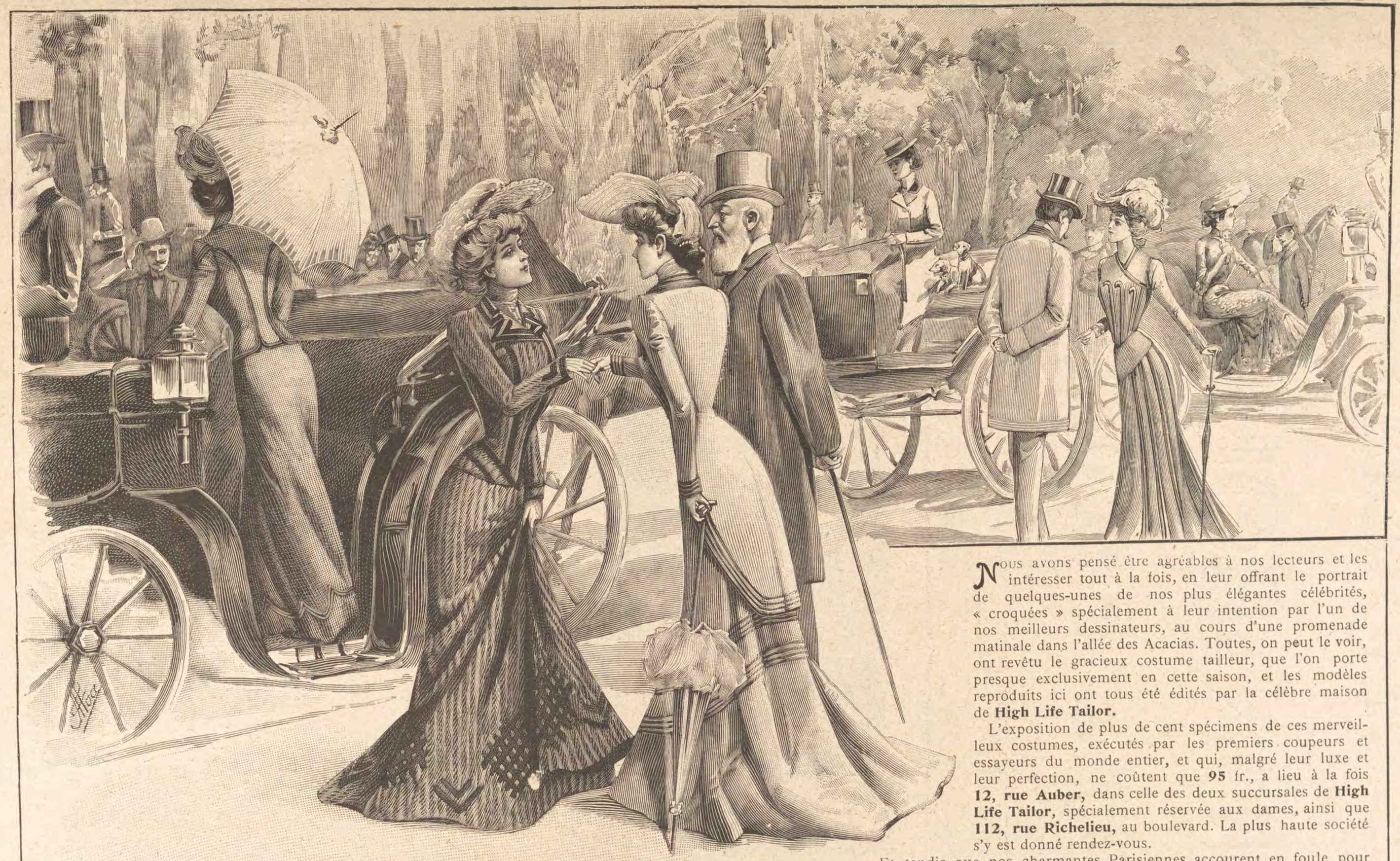
Tous nos lecteurs connaissent, de nom, Gaston Stiégler, que son tour du mondeen 63 jours, accompli pour le compte du *Matin* rendit, l'an dernier, célèbre. Chargé par son journal du compte rendu du voyage du Président de la République en Russie, notre confrère pensa qu'il serait banal de s'y rendre par mer ou par voie ferrée. Il avait trop hâte, de ce moyen de transport. Aussi, décida-t-il d'y aller en automobile. Notre confrère est parti vendredi dernier, accompagné de M. de Cuverville, directeur d'*Armée et Marine* et d'un photographe. La voiture en forme de landaulet, avec avant couvert, très bien comprise pour un long voyage, est une Diétrich, conduite par le mécanicien Lang, un de ceux qui ont pris part à la caravane des poids lourds, et même un des omnibus de sa maison de Paris à Nice.

Les 3000 kilomètres de voyage seront couverts en 15 jours.

(Clichés Chusseau Flaviens.)

Ern. Lesur. Péacock. Scott. H. Lesur (Prés.),
Mongay L. Dubly (cap.) E. Lesur.
(Cliché Z. Chiési.) Sartorius. Lefebvre. A. Dubly. Gadenne. Hargrave.

L'équipe du Racing Club Roubaisien, vainqueur du Championnat de France de Football Association, après un match très disputé avec le Racing Club de France.



Nous avons pensé être agréables à nos lecteurs et les intéresser tout à la fois, en leur offrant le portrait de quelques-unes de nos plus élégantes célébrités, « croquées » spécialement à leur intention par l'un de nos meilleurs dessinateurs, au cours d'une promenade matinale dans l'allée des Acacias. Toutes, on peut le voir, ont revêtu le gracieux costume tailleur, que l'on porte presque exclusivement en cette saison, et les modèles reproduits ici ont tous été édités par la célèbre maison de **High Life Tailor.**

L'exposition de plus de cent spécimens de ces merveilleux costumes, exécutés par les premiers coupeurs et essayeurs du monde entier, et qui, malgré leur luxe et leur perfection, ne coûtent que **95** fr., a lieu à la fois **12, rue Auber,** dans celle des deux succursales de **High Life Tailor**, spécialement réservée aux dames, ainsi que **112, rue Richelieu,** au boulevard. La plus haute société s'y est donné rendez-vous.

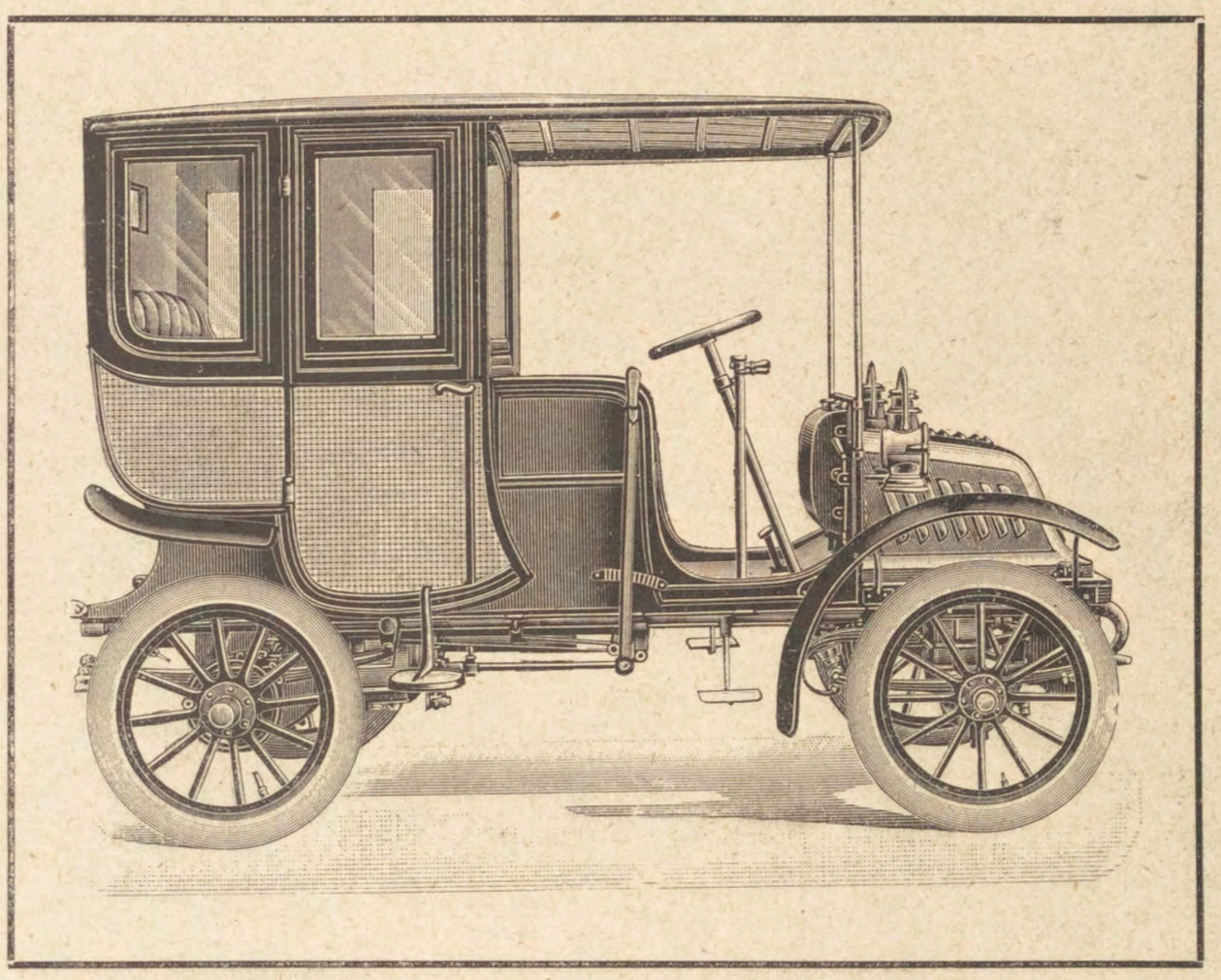
Et tandis que nos charmantes Parisiennes accourent en foule pour admirer ces œuvres merveilleuses, les mondains élégants se rendent également dans cette incomparable maison, pour visiter les choix hors ligne de ses splendides complets sur mesure à **69** fr. **50**, superbes et confortables pardessus demi-saison et raglans à **59** fr. **50**. Nous n'exagérons rien, et, pour s'en convaincre, il suffira de visiter ces deux remarquables expositions.

MATINÉE DE PRINTEMPS DANS L'ALLEE DES ACACIAS

Le Coupé

De DION-BOUTON & Cie

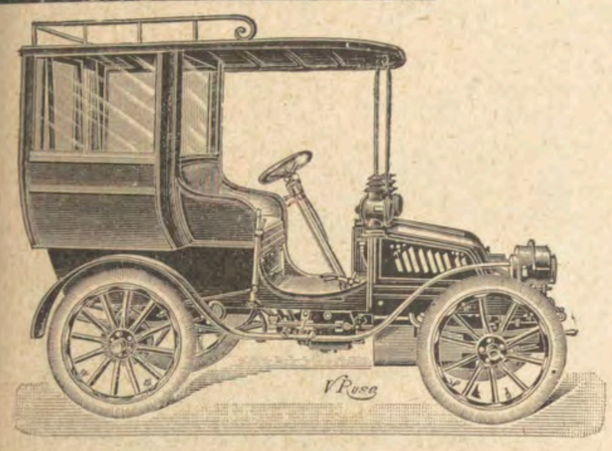
8 CHEVAUX

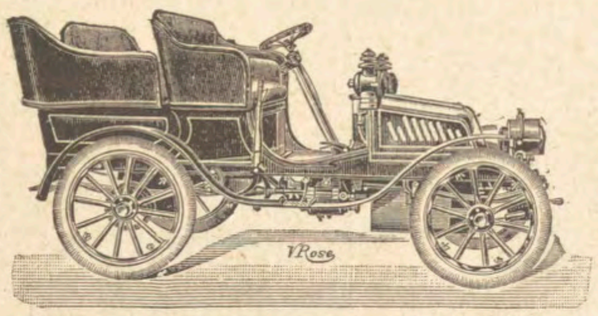


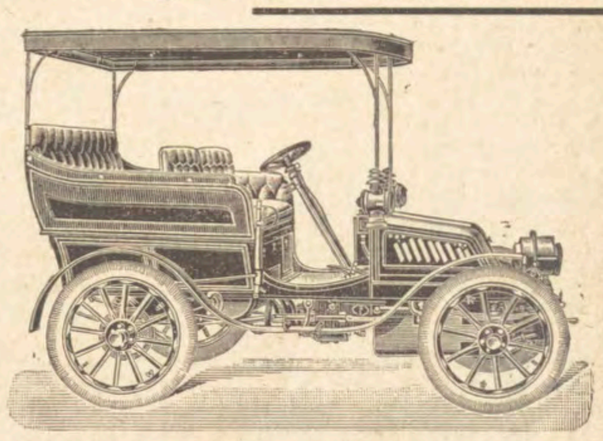
Nouveau Châssis allongé permettant d'adapter au goût de l'acheteur : Direction irréversible, inclinée et à volant ; Embrayage par friction assurant un Démarrage d'une douceur exceptionnelle et sans le moindre à-coup. Deux Vitesses : Les Vitesses intermédiaires sont obtenues par la manœuvre de la pédale commandant l'échappement variable. Marche arrière interposée, permettant d'aller de l'avant par la simple manœuvre du levier d'embrayage vers l'avant. Deux Freins : dont le premier à ruban, avec commande située sur le côté extérieur de la Voiture, à portée de la main droite du chauffeur. Ce Frein agit sur les moyeux des roues arrière. Le second est commandé par la pédale de réglage de l'échappement qui, à fond de course, actionne une paire de sabots agissant sur un poulie calée sur l'arbre secondaire du changement de Vitesse. Ces deux Freins agissent également en arrière comme en avant.

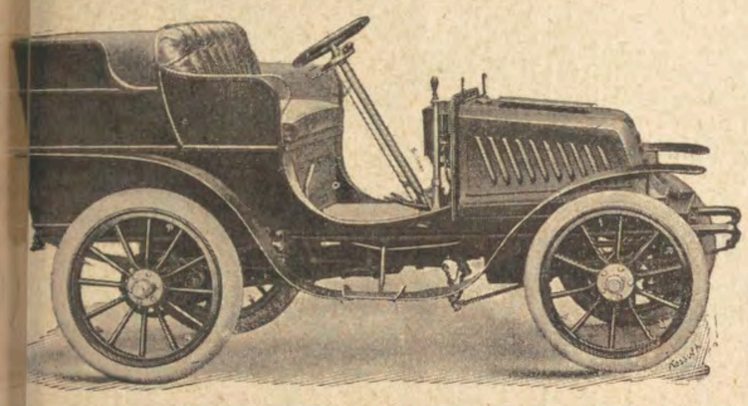
L'INTERMEDIAIRE

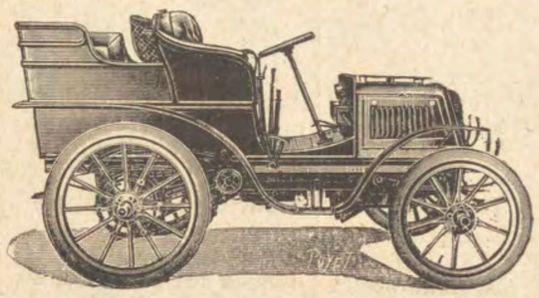
LIVRAISON RAPIDE — *17, Rue Monsigny, 17, PARIS (2e Arrond.)* — CATALOGUE FRANCO

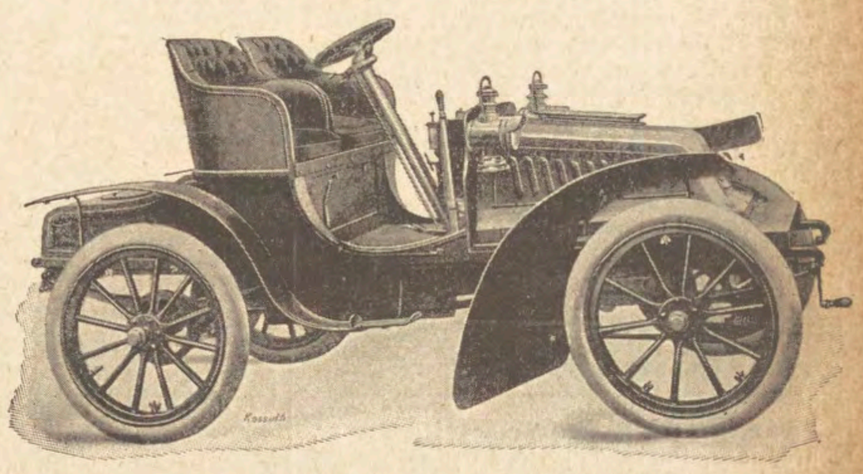












AUTOMOBILES

Panhard et Levassor, de Dion-Bouton

Renault Frères, Darracq, Gladiator

Serpollet, Georges Richard, etc., etc.

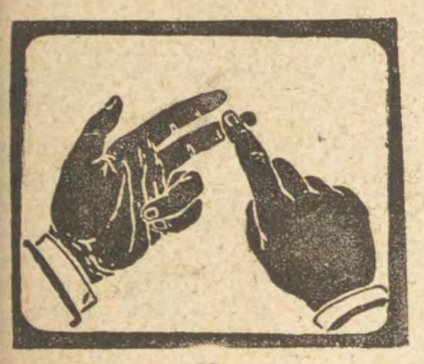
CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 MOIS

L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, PARIS (2me).
(CATALOGUE FRANCO).

POURQUOI LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE

I

Elle vend **BON MARCHÉ**



II

Elle construit **SOLIDE** *et* **LÉGER**

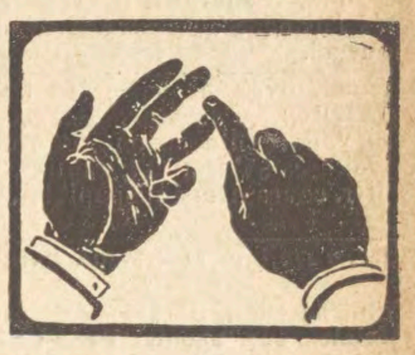
obtient-elle un si **GRAND SUCCÈS**

pour ses

Voitures de Luxe

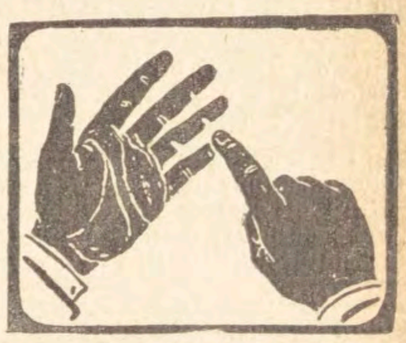
CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

228, Faubourg Saint-Martin, PARIS



III

Ses Modèles sont **ÉLÉGANTS**



IV

Elle **GARANTIT** *sa Construction*

s Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SSURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.
ssurance contre les accidents, pour être bien c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- ent pleine et entière garantie, doit être faite beaucoup de soins et demande le concours de alistes rompus à la confection des contrats onstituent cette garantie.
'il s'agisse d'assurances automobiles, de che- et voitures, ou d'assurances individuelles, la e souscrite ne vaut que par les clauses y ins-, clauses qui varient à l'infini suivant le cas.
s **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, ris, se chargent de toutes les assurances en al, et tout particulièrement des assurances ives pour lesquelles elles se sont spécialisées.
us les sportsmen qui voudront être bien as- et ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances Spé-s**, 20, rue Taitbout, Paris qui leur donneront s satisfactions.
r demande, les **Assurances Spéciales** en- t donner verbalement toutes les explications .
ur donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 3-41.

AUTOMOBILES

rand garage de la Porte-Maillot, 8, rue Débarcadère, Paris. Tél. : 563-64.

ri Perfecta, Mot. de Dion 2 3/4....	575 fr.
rette Decauville, 4 ch., cir. eau, 3 vit.	1.550 »
— Mot. 5 ch. 4 places. 3 vit. M. A.	1.200 »
— Mot. de Dion, 4 pl. 3 vit. M. A.	1.550 »
re Eole-Aster, 6 ch. Gar. cuir....	1.700 »
rette Bertrand. Mot. de Dion, 40 à ure.....	2.250 »
ion, type D, capote porte-bagages.	2.350 »
— E, neuf. Mar. Arr.....	2.600 »
cq 6 1/2 ch. Tonneau, roues bois.	3.000 »
1902, gr. tonneau luxe, roues bois neuf.....	4.400 »
re « Cie La Française ». Duc Spider, ev.....	2.500 »
eau « Cie La Française » état de neuf, ...	2.750 »
re Morisse, 12 ch. cycl. Tonneau grand luxe, garniture au choix. l'heure.....	7.000 »

raison immédiate des nouvelles voitures 2 ch. Darracq et des 6 et 8 ch. de Dion. (6312)

eau de Dion, 8 chevaux, livrable très pro- inement à l'usine. S'adresser à M. Albert, aux ux du journal. (1876)

s-chauffeur livre de suite les nouveaux dèles de *Dion*, *Gladiator*, *Darracq*, etc. choix de voitures d'occasion prix exception- Toutes voitures à l'essai et garanties, châssis *Mors*, livr. courant mai disponibles. Prix du gue.

ires Ader, 7 1/2, 8 et 12 chevaux, livrables de e.

ires 8 ch., de Dion, livrables de suite. Con- ions spéciales aux agents. Paris-Chauffeur, e Mogador. (6292)

ez-vous louer bicyclettes, motocycles et au- obiles ? adressez-vous au *Garage Dupré*, enue de la Grande-Armée ; 156, avenue Ma- Téléph. 503-50. Leçons, vente, achat, avances archandises. (6302)

sformation de Motocycles à pétrole en iturettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 es. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- 923.05 (6245)

s 10 chevaux, type Paris-Berlin, carrosserie neau Rothschild, aluminium, parfait état. A e 12.000 fr. — M. Civet, 75, rue Maubeuge, (1869)

acheteur de Dion D ou E. Bon état. C. B. tel Brébant, de 8 à 9 h. du matin ou par (pas d'intermédiaire). (6318)

ire légère Prunel, 12 chevaux Aster, régula- r, double phaéton, dais, glaces avant et ; garniture et carrosserie de luxe, pneus lin, marche parfaite, double emploi. Vilain, enue de Ceinture, St-Gratien (S.-et-O.). (1882)

hevaux de Diétrich-cardan, carrosserie luxe, uminium, 4 places ; peinture, garniture neuves, égales : 7.000 fr. Double phaéton, 7 chev. 1/2 ot, accélérateur pneus, dais, 5.500 fr. Voiture t état et absolument garantie. Flayelle, 36, Mons, Valenciennes. (6813)

rancs. Moteur neuf complet 2 ch. 3/4, bobine, arburateur, échappement, bougie. Ballé ingr, à Vire (Calvados). (1881)

rais ma voiture de Dion, 8 ch. avec laquelle fait le tour de France à l'alcool et dont la a été publiée dans le n° du 23 mars. Ton- 4 places, peinture blanche, filets rouges. e merveilleusement au point. Faire offres, er, 56, rue des Batignolles, Paris. (1889)

CHIENS

Elevage de King-Charles, Blenheims, Yorkshire-terriers, griffons-singe, sujets exposition, prix modérés. Pigeons pour tir par n'importe quelle quantité. M. Baillet, château Isabelle, par Loo-hentulle (Belgique). (1885)

Petits chiens ou chiennes d'appartement, griffons bruxellois de pure race, 40 fr. 109, boulevard Exelmans, Paris. (6320)

COLLECTIONS

Suis acheteur onze premiers numéros " Vie au Grand Air " en bon état. Faire offres à P. Milleret, Saint-Pierre et Miquelon (Amérique du Nord). (1886)

CYCLES

Bicyclette Columbia, très bon état, 100 fr. — S'adresser, Hachette, 21, rue Decamps, Paris. 16e arr. (6319)

DIVERS

Santé à tous les animaux par l' « Animaline ». Brochure explicative, adressée sur demande à M. Jacquemaire, pharmacien, à Villefranche-sur-Saône. (5880)

Ménage de 40 ans, actuellt concierges, désire avoir une loge à deux. S'ad. 29, rue des Bons-Enfants. (1879)

25 cylindres phonographe artistique, entièrement neuf, à céder, prix réduit. Bolloré. Concarneau (Finistère). (1884)

On demande un groom de 16 à 18 ans, connaissant le cheval (pour les environs de Paris). S'adresser à M. Marcel Langoulant, 79, rue du Temple, Paris. (1887)

PHOTOGRAPHIE

Photographies à vendre, 50 centimes chacune. Brest et ses environs ; A bord d'un transatlantique ; Quelques villages du Canada et de l'Amérique du Nord ; Saint-Pierre et Miquelon (Terre-Neuve) ; La pêche à la morue. Adresser commandes et mandats à P. Milleret, Saint-Pierre et Miquelon (Amérique du Nord). (1888)

VENTES ET LOCATIONS

A vendre ou à louer : propriété près Falaise (Calvados), à 2 kilomètres station chemin de fer, seul tenant, château meublé ou non, joli parc, portion de forêt de 200 hectares, ferme de 50 hectares, belle chasse. On louerait le château seul pour la saison d'été. S'adresser à Me Desrocques, notaire à Falaise. (6315)

A céder, actions de chasse. 450 hectares. Forêt Chantilly. Renaud, 44, rue Vital, Paris. (6316)

TRICYCLES

Tri de Dion, 2 3/2 Longuemare, réserv. nickel H et En. Marche parfaite. Patry, 20, rue Saint-Pétersbourg. (6317)

YACHTS

Yacht à vapeur, mer et rivière, 16 m. de long, machine 30 chx, cabine, poste, prix except. 3000 fr.

Yacht à vapeur en acier, long. 20 m., 60 chevaux, 4 lits de maître, remis à neuf, px. 13.000 fr. S'adr. pour ces 2 bateaux : Hachin, 15, r. Adam-Ledoux, à Courbevoie. (6319)

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Belle PROPté d'agrt dite *la Marouette*, à **Juilly** (S.-et-M.). Cce 6 hect. 50 env. M. à pr. 125 000 fr. Mobil. à prendre pr 20 000 fr. A adj. s. 1 ench., ch. not., le 3 juin. *Fac. louer chasse 306 hect.* S'adr. à Me Durant des Aulnois, not., 15, rue Tronchet.

Belle Propté de campagne **PETIT CHATEAU,** comne de Tigery, At Corbeil (S.-O.) contce 2 h. 98 a. M. à p. 35 000 fr. Adj. s. 1 ench. ch. not. Paris, 27 mai 02. Mes Fay et Lanquest, not., 98, Bd Haussmann.

En Vente Pharmas Parfumrs Coiffeurs

Se recommande par LOTION ses résultats obtenus.

La BULBINE

Détruit les Pellicules. Dépôt Général : A. CHÉREAU Nevers. Combat la Calvitie.

PRIX Flac. 3f Gde Fl. 5f 1/2 Litre 9 fr.

Envoi contre mandat, port en plus. Franco par trois flacons

Échos

UNE GARANTIE

L'eau de **Vichy-Célestins** est l'objet de nombreuses fraudes et imitations, aussi faut-il avoir soin de toujours désigner la source Vichy-Célestins et d'exiger sur le goulot de la bouteille le disque bleu **Vichy-État** qui en garantit l'authenticité.

***

LE GREAT EVENT DE LA SAISON

Dans toutes les réunions mondaines, aux Courses, au Bois, au Salon, partout, où fréquente la Société la plus aristocratique, l'incontestable succès de la saison continue d'être pour les merveilleuses créations d'été de HIGH LIFE TAILOR, les éblouissants costumes tailleur pour dames à **95** fr., les incomparables complets pour hommes à **69** fr. **50**. Tous les modèles, et il y en a plus de cent, exposés, soit à la grandiose succursale de HIGH LIFE TAILOR, *12, rue Auber*, soit, *112, rue Richelieu*, au Boulevard, sont exactement reproduits sur mesure ; on peut même en exiger les originaux.

***

CHEMIN DE FER DE L'EST

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer le public, qu'à partir du 1er mai prochain, le train rapide du jour « Paris-Bâle » (par Troyes-Chaumont-Belfort-Mulhouse) quittant actuellement la gare de l'Est à 9 h. du matin, sera avancé de 15 minutes et partira de Paris à 8 h. 45 du matin.

Ce train trouvera à Bâle de nouvelles correspondances sur Lucerne, Zurich, Coire et l'Autriche (par l'Arlberg), qui permettront aux voyageurs d'arriver à Lucerne et à Zurich vers 8 heures du soir, à Coire à 11 heures, le lendemain à Innsbruck à 6 h. 30 du matin et à Vienne à 7 heures du soir (heures de l'Europe centrale).

En sens inverse, le train rapide de jour de « Bâle-Paris », arrivant à la gare de l'Est à 5 h. 45 du soir, recevra également à Bâle, une nouvelle correspondance venant de l'Autriche (par l'Arlberg), avec départ, la veille, de Vienne, à 7 h. 45 du matin (10 h. 30 à partir du 1er juin) et d'Innsbruck à 10 h. 15 du soir.

Les correspondances assurées par les trains rapides de nuit quittant la gare de l'Est à 8 h. 35 du soir et y arrivant à 6 h. 30 du matin, ne seront pas modifiées. La route de Paris à Vienne (par l'Arlberg sera désormais desservie journellement par deux trains directs de chaque sens ; la durée du trajet entre les deux capitales ne dépassera pas 32 à 34 heures.

Les disparus. Lucien Piot (suite)

Ce qui dominait surtout chez Piot, c'était l'exécuti veilleuse exécution. Piot jouait un peu la sé ne s'attachant pas exclusivement à maintenir les bill position donnée, dans une partie restreinte du billa menait assez sa série, confiant dans sa force à la ban sûreté dans les rétrogrades et les massés. Son jeu n reste que plus attrayant et Piot rachetait ce manque naison et d'ingéniosité par un brio incomparable. Il moins fort, très fort : il avait du reste exécuté chez lui 35 centim., il y a six ou sept ans, une série de 450 plus longue qui, à ma connaissance, ait jamais été faite

Il eût été encore bien plus fort sans sa nervosité son extrême impressionnabilité. Tout, en effet, influ jeu ; le talent ou la réussite de son adversaire, une c sur un ton trop élevé, l annonce, au retour des courses toire de tel ou tel cheval et aussi et surtout, la sombre g poursuivait impitoyablement, ainsi qu'il s'en plaignait avec une conviction et une bonne foi bien amusantes.

Et, malgré ce tempérament, Piot était lutteur crochait, se cramponnait à son adversaire avec u rare. Aussi, combien de parieurs pontaient-ils to lui, sachant ainsi que leur argent seraitdéfendu ment. Si Piot avait eu à la fois la santé et le calm extrêmement difficile à battre. Je me suis demandé bi quel joueur aurait pu alors se mesurer avec un hom lui qui carambolait partout, qui attrapait la série su les plus difficiles et qui, par la force même de son très peu à son adversaire. Mais il était malade, il veux et n'a jamais pu donner sa vraie mesure. Au pas arrivé au tout premier rang ; du moins, sans co sible, il occupait le second et était classé imm après Vignaux.

S'il avait vécu, il eût sûrement pris part au tourn en janvier dernier au Grand-Hôtel par la Brunsv Collender Co. Quelle aurait été sa place dans cette entendu souvent, au moment de ce tournoi, des amateu cette question. Il me semble qu'elle était facile à résou du raisonnement suivant : Piot était nettement infé gnaux. Toutes leurs rencontres l'avaient prouvé. Aus pas lieu de supposer qu'il aurait fini devant lui en cet

Piot a laissé une réputation non seulement comme jo aussi comme professeur, car il n'a jamais cessé des l'enseignement et des élèves comme M. Rairol, le plu teur que nous ayons, MM. Lejeune et Blanc, prou ment l'exellence de sa méthode, de ses conseils exemples.

Count Re

BANDAGE COMPOUN TRÈS INARRACHA ÉCONOMIQUE : PO AUTOMOBI FALCONNET PERODEAUD Ce Choisy-

VOITURES A VAPEUR PERFECTIONNÉES

"LOCOMOBILES"

Course de la Turbie, 30 kilomètres à l'heure

SIMPLICITÉ LÉGÈRETÉ ÉLÉGANCE ROBUSTESSE

Pas d'apprentissage ✣ Entretien forfait moyennant 360 fr. par an

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS BARRIÈRE, seuls Concessionnai

32, avenue de la Grande-Armée, PARIS

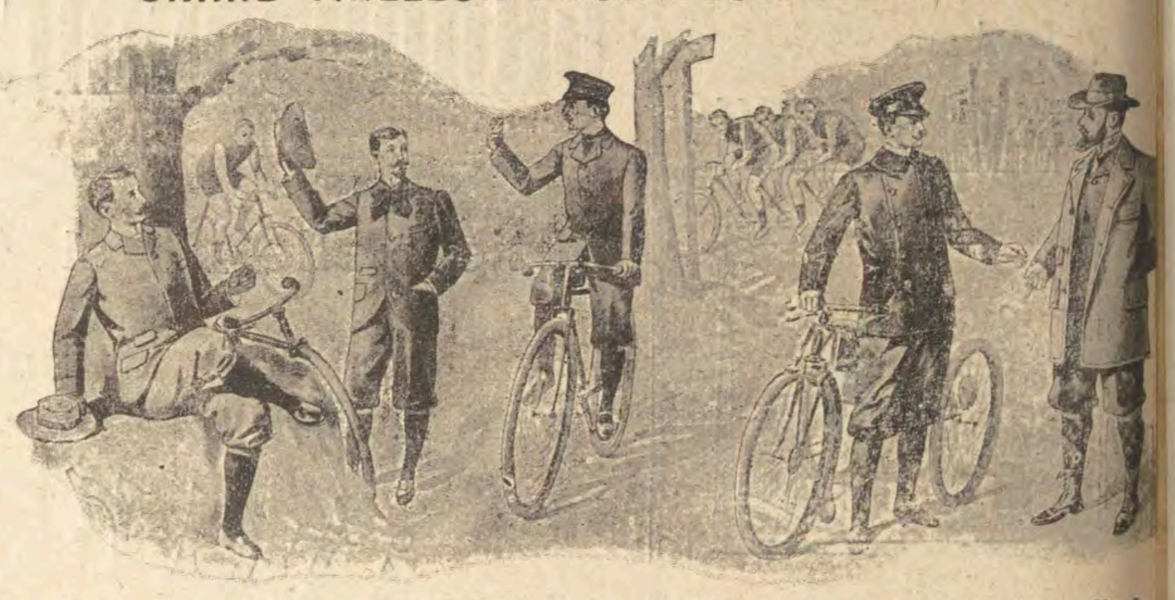
MÉTROPOLITAIN Gare Saint-Paul

AU PETIT MATELOT

Téléph 119-61

Ile Saint-Louis ◇ 41 et 43, Quai d'Anjou ◇ Ile Saint-L

GRAND TAILLEUR POUR TOUS LES SPORTS



N° 53	N° 54	N° 55	N° 56	N° 57	N° 58
Costume cycliste	**Costume cycliste**	**Costume cycliste**	**Maillots**	**Costume chauffeur** peau noire	**Costume d'excur**
Veston non doublé, tout fait. **19 50**	Veston col chevalière, sur mesure, *depuis*..... **35 »**	Veston doublé et culotte sur mesure..... **45 »**	Grand choix de maillots, *depuis* **2 50**	Veston doublé flanelle, *dep.*. **25 »**	Complet veston mesure *dep.* »
Veston doublé **27 50**	Grand choix de culottes seules, *depuis*..... **12 »**	Grand choix de culottes toile nationale..... **7 50**	*Envoi franco du catalogue.*	Pantalon et culotte, *depuis*.... **28 »** Casquette, *dep.* **4 90**	Pardessus, imperble, sur mesu **55**fr.

Costume cycliste pour Dame, sur mesure, boléro et culotte..... *depuis* — — jupe-culotte..... — — jupe à transformations... —

GRAND CHOIX DE VÊTEMENTS IMPERMÉABLES POUR L'AUTOMOBILE

Le Gérant Jarrige.

Corbeil. Imprimerie Ed. Crété.